

Geoeconomia da Plataforma Continental Portuguesa – Turismo de Cruzeiros

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território – Especialização em
Sistemas de Informação Geográfica e Deteção Remota**

Nota: José Gregorio Gustavo Rodriguez
Gonçalves, Geoeconomia da Plataforma
Continental Portuguesa – Turismo de Cruzeiros,
2018

Outubro de 2018

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, área de especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Deteção Remota, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor José Lúcio e do Professor Doutor José Góis Chilão.

AGRADECIMENTOS

Agradecer aos meus avós, em especial à minha avó Filomena Lucília Nunes de Gonçalves, à minha mãe Nancy Gonçalves, aos meus irmãos. Aos meus orientadores, Prof. Doutor José Lúcio e Prof. Doutor José Góis Chilão. Ao José Gouveia, Comandante da TAP Air Portugal, por ter-me inspirado a querer voar, desbravar os céus e “desafiar” as regras da física. O meu muito obrigado a todos vós. Para sempre no meu coração.

GEOECONOMIA DA PLATAFORMA CONTINENTAL PORTUGUESA – TURISMO DE CRUZEIROS

JOSÉ GONÇALVES

A plataforma continental portuguesa é neste momento um assunto prioritário na agenda de Portugal e o Mar. Sendo que a geografia determinou uma posição de excelência para com Portugal em relação ao Atlântico, os interesses nacionais devem ser orientados para o aproveitamento geoeconómico sobre os benefícios exclusivos que o território oceânico sustenta. Nesse sentido, o turismo de cruzeiros poderá ser uma atividade importante para um sucesso sustentável em moldes inovadores e práticos. Nesta dissertação pretende-se sobretudo explorar o setor do turismo de cruzeiros em Portugal, tendo como foco central de estudo o Porto de Lisboa. A partir de uma série de entrevistas a atores relevantes dentro da temática, ficamos a conhecer mais profundamente o paradigma deste negócio e também as suas perspetivas de futuro. Adicionalmente, apresentam-se programas originais e específicos que possam ser implementados de modo a impulsionar o setor. Outros mercados internacionais em crescimento e ainda não explorados no contexto nacional, como o mercado asiático, assumem-se como uma aposta que possivelmente trará um crescimento assinalável em Portugal. Em estreita articulação com o transporte aéreo, as ligações aeroportuárias revelam-se extremamente importantes ao garantirem o transporte de passageiros de destinos mais longínquos e a sazonalidade de cruzeiros e passageiros no Porto de Lisboa, com o caso extremo do mês de fevereiro, merece ser alvo de uma estratégia direcionada. Para tal, apresentam-se sugestões e soluções. Os resultados mostram que apesar do impacto do PIB/VAB do turismo de cruzeiros ser residual, até mesmo dentro do próprio setor do turismo, o crescimento deste setor é plausível e real já num curto horizonte temporal, mas também a médio e longo prazo. O porto de Lisboa terá todas as possibilidades para se suportar uma influência continental bastante alargada.

PALAVRAS-CHAVE: Geoeconomia; Plataforma Continental; Turismo de Cruzeiros; Porto de Lisboa;

GEOECONOMICS OF THE PORTUGUESE CONTINENTAL SHELF – CRUISE TOURISM

ABSTRACT

The portuguese continental shelf is nowadays a priority issue in the Portugal and the sea agenda. Since geography attributed an excellent location to Portugal, the national concerns should be focused to take advantage of the unique geoeconomic resources delivered by the ocean. Therefore, cruise tourism may stand as an important activity sector to reach a sustainable success within a practical and innovative framework. This work highlights the cruise tourism in Portugal, mainly, in the Lisbon Port. From a series of interviews to key stakeholders, it is acknowledged the paradigm and the future perspectives of the sector. From a series of interviews to key stakeholders, it is acknowledged the paradigm and the future perspectives of cruise tourism in Portugal. Additionally, it is introduced specific and original programmes to be implemented aiming to leverage the sectors' workflow and strategic view. Other international growing markets, such as the Asiatic, need to be explored. Airport connections are extremely important to guarantee to guarantee passenger income from far destinations and the seasonality of cruises, mainly in February, must be tackled. For that, proposals and solutions are induced and described. Results show that even if the impact on the economics is residual, the growing of the sector is real and advisable, at a short, medium- and long-term period. Lisbon Port gathers all the possibilities to become a remarkable continental influence in this business.

KEYWORDS: Geo-economics; Continental Platform; Cruise Tourism; Lisbon Port

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	Pág.10
2. OBJETIVOS.....	Pág.13
3. METODOLOGIA.....	Pág.14
4. PERSPETIVAS DE DESENVOLVIMENTO ESSENCIAIS.....	Pág.15
4.1 A Importância do Fator Geoeconómico.....	Pág.15
4.2 Portugal e o Atlântico.....	Pág.18
4.3 A Plataforma Continental Portuguesa.....	Pág.31
4.4 A Abordagem de Causa ao Turismo.....	Pág.32
4.5 O Turismo de Cruzeiros.....	Pág.35
5. LISBOA – O NOVO HUB DE CRUZEIROS.....	Pág.43
6. ECONOMIA NACIONAL – O PRESENTE E O FUTURO.....	Pág.60
7. HUB DE CRUZEIROS – O POTENCIAL PORTUGUÊS.....	Pág. 67
7.1 Mercado Internacional.....	Pág.67
8. VISÃO ESTRATÉGICA NACIONAL.....	Pág.69
9. O TURISMO E TURISMO DE CRUZEIROS EM PORTUGAL.....	Pág.72
10. TURISMO DE CRUZEIROS NO CONTEXTO DAS ATIVIDADES DE RECREIO E LAZER.....	Pág.78
10.1 Turismo de Cruzeiros – Porto de Lisboa.....	Pág.82
10.2 Turismo de Cruzeiros – Uma aposta no Futuro?	Pág.89
10.3 Evolução e Perspetivas do Setor do Turismo de Cruzeiros.....	Pág.98
10.3.1 Entrevistas a especialistas na Área.....	Pág.98
10.3.2 Entrevista na Administração do Porto de Lisboa – Divisão de Turismo Marítimo/Cruise Department.....	Pág.105
10.3.3 Síntese de análise efetuada no âmbito do capítulo.....	Pág. 111
11. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	Pág. 112
11.1 Crescimento ou Estagnação?	Pág.114
12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	Pág.118
13. ANEXOS.....	Pág.132

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura:1 Movimento de Cruzeiros no Porto de Lisboa em 2017 e 2018 (Mês de Janeiro)	Pág.59
Figura: 2 Despesa média por turista no período 2010-2017	Pág.74
Figura: 3 Balança de viagens e turismo em % do PIB Nacional	Pág.74
Figura: 4 VAB gerado pelo turismo 2014-2016	Pág.75
Figura: 5 Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa no PIB Nacional no período de 2012 e 2016	Pág.75
Figura: 6 Impacto do Turismo de Cruzeiros no Porto de Lisboa no PIB Nacional, face aos Portos Nacionais, no período de 2012 e 2016	Pág.76
Figura: 7 Impacto do Turismo de Cruzeiros no Porto de Lisboa e na Economia local nos anos 2013 e 2014	Pág.77
Figura: 8 Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa no PIB local nos anos 2013 e 2014	Pág.77
Figura: 9 Sugestão de destinos para o programa “Lisbon by 1hour.”	Pág.79
Figura: 10 Nacionalidades dos passageiros de Cruzeiros no Porto de Lisboa em 2015	Pág.83
Figura: 11 Nacionalidades dos passageiros de Cruzeiros no Porto de Lisboa em 2017	Pág.84
Figura: 12 Número de passageiros no Porto de Lisboa, em 2016 e 2017 por modalidades	Pág.85
Figura: 13 Tráfego de passageiros em 2016 e 2017 por modalidade	Pág.85
Figura: 14 Distância a linha de Costa dos territórios continentais	Pág.86
Figura: 15 Lisboa como novo “hub” de Turismo e a sua influência continental	Pág.88
Figura: 16 Novos mercados de Turismo de Cruzeiros em Portugal	Pág.88
Figura: 17 Média de gasto diário de passageiros	Pág.91
Figura: 18 Média de gasto diário por passageiro	Pág.92
Figura: 19 Dados técnicos dos navios de Cruzeiros utilizados para cálculos	Pág.92
Figura: 20 Cenário hipotético Cruzeiros em Lisboa, gastos por passageiro	Pág.93
Figura: 21 Cenário hipotético Cruzeiros em Lisboa, gastos de passageiros	Pág.94
Figura: 22 “Air-lift” Turismo de Cruzeiros – Cenário de ligações entre o Terminal de Cruzeiros de Lisboa e os aeroportos de referência	Pág.96

Figura: 23 Análise sintética dos prós e contras do Porto de Lisboa.....	Pág.97
Figura: 24 Esquematização do processo de entrevistas.....	Pág.99
Figura: 25 Infografia sobre as entrevistas realizadas referentes ao caso de estudo.....	Pág.111
Figura: 26 Dados estatísticos retirados através das entrevistas realizadas.....	Pág.111
Figura: 27 Dados estatísticos retirados através das entrevistas realizadas.....	Pág.112
Figura: 28 Comparação da distância (km) entre os principais portos e aeroportos das cidades europeias onde partem a maioria dos Cruzeiros.....	Pág.115

Lista de Abreviaturas:

AMECO – Annual macroeconomic database of the European Commission's Office

ANA – Autoridade Nacional de Aeroportos/Aeroportos de Portugal

APDL- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo

ARCGIS – Geographic Information System

BCE – Banco Central Europeu

BRICS – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

CLIA – Cruise Lines International Association

CMF – Câmara Municipal do Funchal

CML – Câmara Municipal de Lisboa

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

ECC- European Cruise Council

EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

EUA – Estados Unidos da América

FMI – Fundo Monetário Internacional

IATA – International Air Transport Association

IDE – Investimento Direto Estrangeiro

IPDAL – Instituto de Promoção da América Latina e Caraíbas

MSC- Mediterranean Shipping Company Crociere

NATO – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PANAM – Pan American World Airways

PIB – Produto Interno Bruto

P&O – Peninsular & Oriental Steam Navigation Company/Cruises

LCT – Lisbon Cruise Terminal

SATA Internacional – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos/Internacional

TAAG – Transportes Aéreos de Angola

TAP – Transportes Aéreos Portugueses

TTIP – Transatlantic Trade and Investment

TUI – Touristik Union International/Tourism and Navigation

UE – União Europeia

VAB – Valor Acrescentado Bruto

WTO – World Tourism Organization

ZEE – Zona Económica Exclusiva

1. INTRODUÇÃO

A presente dissertação pretende debruçar-se sobre um assunto que, de momento, se constitui como uma das áreas vitais para a economia do nosso país: para além de ser uma vertente substancial a nível nacional, as questões geoeconómicas referentes à plataforma continental merecem também uma especial e devida atenção tanto a nível europeu como, eventualmente, a nível global. Paul Krugman (1996) e Tim Marshall (2017), entre outros autores de referência, alertam sobre as barreiras que a geografia poderá colocar no desenvolvimento de uma economia em crescimento. Depreende-se assim que, tanto a modelação espacial como a condição geográfica afectarão, de certo modo, a lei da procura e da oferta, formalizada por Jean Baptiste Say em 1804 e reeditada por John Maynard Keynes (Harford, 2007). O propósito deste trabalho será entender o impacto do movimento de cruzeiros, numa área como o turismo que hoje representa 7% do PIB nacional (INE, 2016). Apesar dos estudos mais recentes se focarem sobretudo sobre a “turistificação” (Moser, F. 2015) da capital Portuguesa, esta dissertação concentrar-se-á em padronizar o impacto dos movimentos de cruzeiros no Porto de Lisboa. Inclusivamente procurando conhecer se o investimento feito no novo terminal de cruzeiros do Porto de Lisboa irá corresponder às expectativas de crescimento económico. E, embora seja notório um crescimento acelerado do turismo em Portugal, será interessante desmistificar as repercussões que terá no PIB português. Esta questão é considerada crítica merecendo uma análise cuidadosa pois uma economia não poderá comprometer-se apenas com um sector, mas sim ao invés com todos os sectores representativos (Stiglitz, 2017). Por outro lado, será oportuno colocar em evidência outros sectores que poderão galardoar-se através do alargamento da plataforma continental (Ferrão, M. 2009).

O papel da Geoeconomia neste tipo de questões é fundamental para entendermos as vicissitudes da matéria abordada. Ao mesmo tempo que a globalização ganha novo fôlego eliminando fronteiras e estimulando as economias, Portugal enfrenta um dos desafios mais relevantes da sua história republicana: a geografia, que de certa forma condiciona o desenvolvimento económico e social de Portugal, apresenta um leque de oportunidades a explorar direccionadas para o velho (des)conhecido mar atlântico (Salvador, R. 1999). Um cenário que cada vez mais transita de hipótese para a

realidade e que poderá fazer assumir o nosso país como uma nova potência atlântica, confirmando que a geografia económica ganhará novo ímpeto com o alargamento da plataforma continental. Ainda que seja notório que muitas destas questões se prendem com fatores políticos, o espaço geográfico sobrepõe-se sobre essas questões, pretendendo potencializar o nosso país para que se sirva dos recursos disponíveis na plataforma atlântica. Trata-se sobretudo de uma questão económica, das relações internacionais e de geoestratégia (Cohen, S. 1992). Será possível também abordar em que paradigma se encaixam as Forças Armadas, especialmente a Marinha Portuguesa. Paul Claval (2001) refere que “as decisões dos agentes económicos têm sempre uma dimensão espacial: daí a importância da Geoeconomia”.

O “offshore” português tornar-se-á num ativo cobiçado por inúmeras empresas, tanto na área da exploração mineira como também nas áreas da pesca, atividade portuária, construção e reparação naval (Chilão, J. e Lúcio, J. 2016). A Convenção de Montego Bay (CNUDM) ratificada em 1997, “devolve-nos” novamente as aventuras marítimas iniciadas no século XV por Fernão de Magalhães, Pedro Nunes, Gil Eanes, D. João II, entre outras personalidades míticas. É inevitável postergar a nossa vocação para o mar, sem receio de enfrentar os desafios mais complicados que possam surgir. Assim, a importância que o mar tem para o nosso país, terá de ser assumida como eixo principal da nossa economia. Teremos de nos reger pelo princípio da geografia ao definir mercados, economias e modelos económicos, para além da questão política (De La Blache, 1954). Portugal sendo membro fundador da NATO, torna-se um ator decisivo nas questões de geoestratégia e geopolítica, mas a influência deverá ser sobretudo económica. Alfred T. Mahan (1890) notabilizou-se com a teoria do poder marítimo, a qual se encontra válida até aos dias de hoje na política de influência norte-americana. Em Portugal, coube a Alfredo Botelho Sousa estabelecer estratégias para a expansão da marinha portuguesa, na sua obra “A posição geográfica dos Açores através da história Nacional” (Sousa, 1946), entre outras.

Posto isto, o presente trabalho aborda uma questão espacial, ou seja, traduz a junção da geografia com a economia. Importa sobretudo evidenciar que as questões já aqui abordadas podem ser determinantes numa nova abordagem geoestratégica nacional. Desta maneira, poder-se-á integrar uma visão completa que possa rentabilizar

e desenvolver soluções para o novo desafio. Soluções que sejam sobretudo, soluções a longo prazo, em que os interesses da política nacional deverão direcionar-se para o atlântico (Adriano, M. 2012). Se, nesse âmbito, estudos e decisões forem apoiados pelos conceitos teóricos da geoeconomia e pela aplicação prática dos sistemas de informação geográfica (SIG), as análises serão mais robustas e os resultados integrantes de uma componente espacial e consequentemente espacial (Patterson, J. e Siderelis, K. 1999). Uma tarefa que não é simples, mas que de certeza irá simplificar a nossa visão para o mar, onde se espera que o aproveitamento seja veridicamente alcançável para as empresas direcionadas para as áreas marítimas, exploração de recursos e preservação de espécies do Atlântico. Assim, esta dissertação pretende contribuir em sua escala, respondendo a inquietudes sobre a geoeconomia da plataforma continental- visando o turismo de cruzeiros- com base em argumentos académicos, científicos e espaciais.

A estrutura da tese desenvolve-se ao longo de quatro capítulos essenciais antes de serem relatadas as considerações finais. As perspetivas de desenvolvimento essenciais introduzem o enquadramento teórico necessário sobre as questões em debate. Descreve-se a importância do fator geoeconómico, resenha-se a importância da geografia em relação à posição de Portugal relativamente ao Atlântico, aborda-se sucintamente a plataforma continental Portuguesa e o turismo, e, finalmente, antes de se apresentar e detalhar a ideia de Lisboa como o novo hub de cruzeiros, aborda-se o turismo de cruzeiros. Com isto, avança-se para o novo eixo da tese, a visão sobre a economia nacional no momento presente e no futuro, onde com recurso a fontes como o Banco de Portugal, se apresentam dados e projeções. A parte mais prática deste trabalho, se assim for necessário nomear, é sem dúvida espelhada no capítulo Hub de cruzeiros – O potencial Português. Nessa vertente, esboça-se o mercado internacional a partir de relatórios de fontes relativas ao mercado do turismo de cruzeiros e descreve-se a visão estratégica nacional para o Turismo, tendo em conta o Turismo de Portugal e as previsões da ministra do Mar do Governo da República Portuguesa. Posteriormente, a partir de dados estatísticos recolhidos ora no INE ora no PorData podemos quantificar o impacto turismo de cruzeiros em Portugal tendo em conta uma série de fatores e indicadores. Para combater alguns défices que foram encontrados aquando a investigação sobre este trabalho, apresentam-se dois programas estratégicos que

podem impulsionar o turismo de cruzeiros no contexto das atividades de recreio e lazer. O turismo do porto de Lisboa é revisto detalhadamente, e com apoio a análise cartográfica e estatística, disserta-se sobre a influência que este porto potencializa para se tornar no já referido Hub, onde se mostram os seus anéis de influência no oceano, e os mercados eventuais a serem alvo de uma estratégia vocacional. No capítulo seguinte, introduz-se a questão sobre a aposta que será o turismo de cruzeiros no futuro. Por fim, com o apoio das entrevistas realizadas a um conjunto de indivíduos, debruça-se sobre a evolução e perspectivas do setor.

2. OBJETIVOS

O objetivo principal da dissertação passa por caracterizar a indústria dos cruzeiros, os seus mercados, as suas potencialidades, a visão a curto e longo prazo, analisando o que se considera como fundamental. A questão de partida, “que impacto tem o Turismo de Cruzeiros na economia portuguesa?” surge como curiosa e pertinente questão, pois neste momento o país entrou numa fase de afirmação nos principais mercados de Turismo de Cruzeiros. Com a inauguração do novo terminal de Cruzeiros em Lisboa, as hipóteses de fomentar uma nova era de crescimento, são viáveis. Resta-nos comprovar tais factos, através do nosso caso de estudo.

É importante verificar que oscilações e diferenças existem em termos estatísticos de perfis de turistas, motivações, satisfação, experiência e recomendação dos turistas. É importante também, considerar vários cenários ilustrativos, para chegarmos a uma conclusão consistente que não levante dúvidas. Para isso, é necessário que os objetivos estejam bem definidos, claros, e que nos permitam elaborar um resultado credível. O que se pretende é de facto comprovar com números qual o impacto do Turismo dos Cruzeiros na economia portuguesa. Todavia, é necessário debruçar sobre a tipologia dos turistas que desembarcam no porto de Lisboa. Por exemplo tentar obter uma média do orçamento de cada família, casal turista que desembarca no Porto de Lisboa por algumas horas. É impostergável, por exemplo, demonstrar como toda uma economia pode beneficiar com o Turismo de Cruzeiros, passando pelas empresas de catering, transferes, energia, ambiente, indústria naval, comércio, restauração e hotelaria. Referir também que este estudo pretende abrir uma janela de oportunidades, um estudo de mercado

que nos indique que de facto podemos acelerar a nossa economia apostando no Turismo de Cruzeiros. Isto deve-se ao facto de que na Europa existirem já movimentos “anti cruzeiros” com algum impacto mediático, que cada vez mais, alçam a sua voz em portos como Veneza, Marselha, Génova ou Nápoles.

3. METODOLOGIA

Este trabalho divide-se em quatro partes. Na primeira, o objeto de estudo e os objetivos do mesmo são apresentados. Na segunda, apresenta-se e discute-se sobre conceitos teóricos essenciais na aplicação do conhecimento sobre os temas abordados. É apresentado um enquadramento geoeconómico, é revista a posição nacional tendo em conta a sua costa atlântica e a importância da plataforma continental e são ainda abordados no seu core o turismo e o turismo de cruzeiros. Antes de se apresentar numa vertente mais prática e de discussão sobre as potencialidades de Lisboa se tornar num novo hub de cruzeiros, que é, sobretudo o foco desta dissertação, onde se debate e centraliza ideias de aplicação real, fala-se sobre a economia nacional num tempo presente e futuro.

Este trabalho tem então no seu núcleo uma vertente extensiva de pesquisa bibliográfica, onde se consultou muitos autores e referências importantes para se garantir conhecimento e uma visão sinóptica sobre o estado da arte do que se pretende dissertar. Sem dúvida que, a metodologia para a dissertação desta tese é construída em sua grande parte pela recolha de referências e posterior leitura de literatura dos autores que detêm mais influência em cada um dos tópicos assinalados. Como também a realização de entrevistas com vários agentes de Cruzeiros em Portugal e com a divisão de Turismo Marítimo – Cruzeiros da Administração do Porto de Lisboa.

Adicionalmente, foi usado o software da ESRI (ArcGIS Desktop) para construir os mapas que seguem uma nova tendência e linha inovadora e pós-clássica da arte cartográfica. Todos os dados foram recolhidos a partir de fontes estatísticas oficiais e de referências, elaborando-se gráficos que permitem uma rápida e mais vigorosa visualização, leitura e interpretação dos mesmos.

4. PERSPETIVAS DE DESENVOLVIMENTO ESSENCIAIS

4.1 A IMPORTÂNCIA DO FATOR GEOECONÓMICO

Sendo a geoeconomia a ciência predominante neste tipo de questões, torna-se vital estabelecer estratégias principalmente de índole económico. Neste contexto, Portugal passará a ser um novo ator na política internacional com a expansão da sua plataforma continental. Esta nova expansão será sobretudo económica, comercial, mas também de defesa e segurança.

Ora perante esta mudança histórica, os novos palcos das relações internacionais manifestam-se pela geoeconomia e geopolítica moderna, alavancados nos períodos dos pós II Guerra Mundial. Hoje, é sabido que os “conflitos” passam por um teor mais económico e menos militar, tanto pela crise da geopolítica clássica como pela mudança de estratégia das nações (Defarges, P. 2003). Uma das razões para tal facto deve-se à ascensão dos Estados Unidos da América como potência militar e económica à escala global, e sobretudo à capacidade do seu sistema capitalista ser embrião para a constituição de uma nova ordem mundial (Hamilton, 1795). Apesar do capitalismo gerar mudanças que apontam para uma globalização cada vez mais assente nos agentes financeiros, levantam-se questões importantes como o comportamento de um estado perante ocasiões reais, a desregulação da economia, a competitividade, a abertura de mercados, e o protecionismo (Giddens, A. 2000). A geoeconomia não se deverá medir pela capacidade de ação militar ou económico de uma nação, mas sim pela capacidade de estabelecer um sistema capitalista onde prevaleçam os interesses das suas empresas e agentes financeiros.

Podemos afirmar que se trata de uma política “overseas”¹, anulando a ideia de confronto militar - com a capacidade de capitulação de interesses militares – e, estabelecendo vantagens económicas. O xadrez político passa por estruturar uma estratégia internacional na qual os interesses do estado, pese a sua perda de soberania, continuem intactos, o que vem a reformular a teoria de Brzezinski (1990). Precisamente, a geoeconomia acaba por definir uma hegemonia global onde são secundarizados países

¹ “Overseas” conceito de ultramarino, aplicado a territórios, políticas, trocas comerciais e conflitos.

em vias de desenvolvimento, e onde, na atualidade, o único país a desafiar a hegemonia global norte-americana é a China. A Rússia continua a ceder espaços outrora “leais” ao poder de Moscovo, como os estados bálticos que cooperam com a NATO. A principal preocupação de Putin neste momento é a questão de que 70% dos países da antiga União Soviética são hoje parceiros ou membros da NATO, originando enormes desvantagens para o Kremlin, como por exemplo, ficar impedido de ter acesso a portos de águas quentes. Daí, a sua estratégia de recuperar a Crimeia a todo custo tem uma razão mestre: o porto de Sebastopol. Para além de ser um ponto geográfico militarmente importante, é também de índole económico. Impedir o acesso da sua marinha aos portos quentes, seria abdicar da supervisão da sua marinha mercante e impossibilidade de estabelecer novos laços com os seus sócios comerciais.

Moscovo acelera a sua perda de influência euroasiática, pois neste momento os principais atores são os EUA, Europa, China, Japão e mais recentemente a Índia, que apesar de ter demonstrado receio das suas relações com os EUA, desde a sua independência em 1947, tem vindo a aproximar-se de Washington com a recente compra de aviões Boeing C-17 “Globemaster” para a sua Força Área, em detrimento dos “Ilyushin-76” de fabricação russa. Sendo que neste princípio a geoeconomia desafia as leis protecionistas que muitas potências não querem ceder a nível interno, principalmente a economia norte-americana (List, 1930). De maneira que, tal como defende Edward Luttwak (1999), a geoeconomia funciona como instrumento capaz de colocar o “vencedor” num patamar privilegiado, capaz de impor o seu sistema económico sobre os demais atores.

A geoeconomia pode ser então fator chave deste xadrez conceptual que, segundo Lúcio, o ponto central do Novo Atlântico Português é exatamente a estratégia geoeconómica nacional que decorre do processo da extensão da Plataforma Continental Portuguesa para as 350 milhas náuticas (Chilão, J. e Lúcio, J. 2017).

4.2 PORTUGAL E O ATLÂNTICO

O espaço geográfico é eventualmente uma artéria de importante significância, para a capacidade competitiva de um país. Estando Portugal geograficamente situado numa posição privilegiada de abertura para o Atlântico, é fundamental que o nosso estudo demonstre como a área de Turismo de Cruzeiro potencia essa ligação com o oceano. Mas para além de isso, a questão do Atlântico é no aspeto geográfico algo que não poderia deixar de sobressair, pois partimos para uma questão geográfica. Do ponto de vista geral, é importante ressaltar a economia transatlântica e a sua competitividade com outros mercados globais (Hamilton, D. e Quinlan, J. 2015). Esta nova ligação entre os EUA e a Europa manifesta-se não só pela sua dinâmica comercial, como também pela sua estabilidade e segurança (De Lima, B. 2016). A consagração destes três fatores permite a abertura de mercados, como o português, no qual as empresas estão cientes de que representa uma nova oportunidade palpável, para além, ainda, da instabilidade de alguns pontos geográficos do nosso planeta e a atração de capital para mercados como o português. Saliente-se que no ano de 2015, o relatório *“Transatlantic Economy”* escreve que apesar das crises que os EUA e a UE têm enfrentado, continuam a ser mercados competitivos e de enorme procura um pelo outro, sendo que, são os dois maiores polos económicos à escala global, destacando-se pela sua inovação, segurança e regulamentação (Pozen, R. 2005).

Os números indicam mais de 15 milhões de empregos diretos gerados pelos fluxos comerciais e financeiros entre os dois blocos do Atlântico Norte. Cerca de 5,5 bilhões de dólares de receitas anuais colocam a região responsável por gerar 45% do PIB mundial, posicionam este conjunto em primeiro lugar como a maior economia internacional. Os EUA continuam como primeiro investidor na Europa, quinze vezes superiores ao BRICS. Outro exemplo, o investimento direto estrangeiro (IDE) dos EUA na Europa é superior ao IDE na Ásia, apesar dos EUA terem direcionado as suas políticas comerciais para o pacífico, a fim de se posicionarem face à ascensão da China. Nos tempos vindouros, teremos a maior concorrência do globo entre os dois blocos regionais, Atlântico Norte e Pacífico, gerando uma nova dinâmica comercial que dependerá de três fatores que o Atlântico Norte lidera: o mercado transatlântico mais integrado do mundo, o mais rico e o politicamente mais forte.

A estabilidade e o sucesso das economias do Atlântico Norte passarão por uma unidade comercial, financeira e política que funcione de acordo com as expectativas de crescimento, emprego, geração de riqueza, estabilidade política e segurança regional, (De Lima, B. 2016). Urge promover o fortalecimento do mercado do Atlântico Norte, pois é já considerado um instrumento de revitalização das economias europeias. Aproveitar o fluxo de pessoas e mercadorias para incentivar o crescimento em áreas estratégicas do nosso país, como por exemplo o Turismo de Cruzeiros. Portugal poderá assumir-se como ator principal, captando os fluxos que entram na UE, através das nossas fronteiras, sobretudo as fronteiras marítimas. É possível que esta seja uma solução viável nos próximos tempos, ou seja, um país virado para a economia do mar, reforçando a sua plataforma continental. Em termos de relevância territorial, o documento Portugal 2020 (2017), visa a relevância dos processos de regeneração urbana e revitalização urbana nos principais nós estruturantes do sistema urbano nacional. A questão urbana será possível se existirem incentivos para materializar com os objetivos, e como tal o turismo tem um papel fundamental para o desenvolvimento de projetos de regeneração urbana.

Sublinhar que o documento Turismo 2020 (2017) enfatiza a questão de empreendedorismo turístico com o objetivo de fomentar novos empreendimentos turísticos, o que devolve a reabilitação urbana uma nova força. Um dos objetivos almejados passa pela competição num mercado global, mas à priori, é importante que o país assuma uma posição estratégica e estável no mercado regional, e que se transforme num ator fundamental no Atlântico Norte com capacidade de inovação, competitividade, colocando as suas principais cidades -Lisboa e Porto- como destinos apelativos aos atuais *“short and city breaks”*². Isto é, capacidade de superação, alternativa e adaptação aos novos mercados, principalmente ao mercado dos circuitos e afirmar Portugal, Lisboa e Porto, como porta principal para a Europa. Bernardo Pires de Lima (2016) refere-se a Portugal como um país periférico na Europa, mas central no atlântico, que naturalmente não é possível mudar de continente nem de oceano.

² Férias de 2 a 3 dias em cidade.

Defende então, a maximização dos espaços geopolíticos nos quais se encontra integrado.

Voltemos ao século XV, ao auge da história Atlântica do país, em termos comerciais, militares, culturais e políticos. Esse apogeu marítimo extenso pela costa Africana, Brasil e Índia revelou-se capacidade de superação e sustento do país e do Reino durante séculos. Após a queda do império, fraturou-se o conceito da centralidade atlântica como potência dominadora, assim como os interesses nacionais passaram com maior ou menor naturalidade, a outros assuntos. Nos dias de hoje, o país entra no século XXI com uma posição geográfica invejável, sendo imprescindível um regresso às estratégias sobre o oceano Atlântico (Manuelito, A. 2012). Durante todos estes anos, a política marítima manteve apenas um vetor de ação: uma aliança próxima com os EUA. A verdade é que nos últimos trinta anos, o país sofreu mudanças significativas: modernizou a economia, a educação, a saúde, e sobretudo após a revolução de Abril de 1974 normalizaram-se as relações entre civis e militares. Ou seja, passámos a ser um país estável inserido num panorama europeu, com dois polos tradicionais de atracção de Turismo, Madeira e Algarve.

Com o decorrer da Expo 98, Lisboa marca passo nos principais destinos de capitais europeias, e mais recentemente a cidade do Porto ostenta uma grande visibilidade. Um dado que hoje nos permite afirmar que já não temos dois polos turísticos mais sim quatro polos turísticos. A valorização do turismo nos dois principais polos urbanos do país deve-se em grande parte à aposta no Turismo de Cruzeiros. Primeiro Lisboa, já um destino tradicional pelas operadoras de Cruzeiros, e posteriormente o Porto, com a construção do novo terminal de Cruzeiros de Leixões inaugurado em Julho de 2015 com um investimento de cerca de 25 milhões de euros (APDL, 2017). Nos cerca de quarenta anos de democracia, a política externa de Portugal manteve-se consistentemente intacta, onde o principal pilar da política de interesse nacional passou sobretudo pela consolidação do projeto UE. O país tornou-se dependente das políticas europeias, este um assunto de domínio interno muito debatido e com opiniões díspares. Portugal deixou na retaguarda a vocação marítima, para acertar com o objetivo de anelar uma posição privilegiada no seio da Europa. Trata-

se de uma desorientação política que nos coloca numa posição frágil face à contração económica das economias europeias (De Lima, B. 2016).

Essa orientação deverá ser evidentemente direcionada para a Europa, crente do projeto europeu. No entanto, no que concerne à política externa, esta deverá estabelecer uma estratégia única que sobreponha interesses internos. Estratégia na qual deverá prevalecer a questão do Atlântico, a questão do comércio marítimo, que no geral guiar-nos-ão ao aproveitamento da Plataforma Continental (Pitta e Cunha, 2011). Não podemos misturar os nossos interesses internos com os externos e capitular a ideia de aproveitamento da plataforma continental para fins de crescimento económico-social. Esta abordagem não prevê uma eventual saída do projeto comunitário, pelo contrário, pretende posicionar o seu poder e o seu estatuto no seio das instituições europeias, (De Lima, B. 2016). Tal será possível redimensionando a política externa de Portugal, potenciando a sua posição geográfica, concentrando-se no Atlântico e na plataforma continental. Defender em primeiro lugar Portugal como um autêntico pivot geopolítico, geoeconómico entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, e em segundo lugar como hub económico entre a Europa e a bacia do atlântico (De Lima, B. 2016).

Acrescentar também a possibilidade do país se titular no principal hub de Turismo de Cruzeiros do Atlântico, como também a possibilidade de Lisboa se referenciar como uma metrópole num sentido mais lato da atual, ampliando a sua polivalência, com ligações aéreas entre a Europa e a América do Norte a uma maior intensidade. Não só em termos de transporte de passageiros como também de carga, criando linhas de escoamento para o resto dos países europeus e Norte de África. A estabilidade política e segurança interna permite-nos fomentar as potencialidades do Atlântico em termos energéticos, comercial, logístico, financeiro, económico e turístico. Aproveitar a instabilidade no Mediterrâneo -que aparentemente, com as crises que hoje o dominam, pode afetar os principais portos da Grécia- como também a imprevisibilidade da Eurásia, no caso da Turquia que tem sido afetada pela crise dos refugiados. O alicerce da construção de uma estratégia plausível para o Atlântico deverá ter a noção, em primeiro lugar da posição geográfica, da habilitação dos três principais portos de Cruzeiros do país, Lisboa, Porto e Funchal e da segurança interna (Esteves, R. 2011).

Trata-se de uma viragem que poderá conduzir o país a uma nova etapa de crescimento sustentável, mantendo-nos no projeto europeu e ao mesmo tempo apelando aos nossos interesses externos. Esta vocação para o Atlântico é já hoje uma realidade com a questão da zona económica exclusiva (ZEE) e da plataforma continental. Mas teremos de debruçar-nos e colocar questões pertinentes, a maioria de índole económica, até porque só será sustentável e plausível se houver capacidade de sustento e crescimento a curto e longo prazo. A expressão do poeta Tomás Ribeiro (1862) “um jardim à beira-mar plantado”, deve servir de inspiração para voltar a colocar o país na rota dos grandes feitos no Atlântico. As razões fundamentais são de conhecimento público, desde a estabilidade política no Atlântico Norte, a capacidade de resiliência do projeto europeu ou a adaptação face as oscilações históricas da NATO e da UE (ECFR, 2015). Estes três fatores devem promover um Ocidente próspero, seguro e sobretudo coeso perante as ameaças globais. As crises colocam em causa todo um sistema financeiro (Piketty, T. 2017). Por exemplo, a crise de 2008 originada nos EUA manteve em prova a blindagem do sistema financeiro e económico dos países europeus. Rapidamente colocou-se em causa não só as entidades governamentais, como a moeda única e o projeto europeu.

É notória a atual recuperação económica da Europa, ao passo que os mercados da Europa voltarem a crescer, apesar do Brexit, da questão da Ucrânia, Catalunha e por último dos refugiados (Eurostat, 2017). A crise acelerou mudanças imprescindíveis, como, por exemplo, os desequilíbrios fiscais, financeiros e económicos ao longo dos anos, para além das divergências salariais e preços. Precisamente Portugal, como país onde a crise eclodiu severamente, alvo de um resgate por parte do FMI em 2011, apresenta um crescimento dentro das previsões quer do Banco Central Europeu (BCE) como do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial (INE, 2017). Apesar desta narrativa, critica no seio nos países comunitários, os indicadores económicos preveem retomas que assegurem o crescimento nos próximos anos. Tudo isto, deixou à vista vicissitudes e lacunas que foram alvo da desconfiança e contestação dos cidadãos europeus. A questão a colocar irá incidir sobre a capacidade de manter e aumentar esta “onda” de crescimento, ou iremos resistir novamente a uma crise idêntica à de 2008.

É importante referir que o Atlântico é um dos princípios polos de desenvolvimento tecnológico e da indústria moderna de biocombustíveis, onde se produz mais de 80% do comércio mundial de energias alternativas. Como é também o oceano onde mais existe Turismo de Cruzeiros, muito devido ao desenvolvimento do setor privado, da estabilidade governamental e da capacidade de comercialização à escala global. Não descartar de todo a questão do Atlântico Sul, não só pela questão histórica, onde os portugueses tiveram maioritariamente colónias, como também comercial. Sendo Portugal um ator com legitimidade “histórica” quer no caso das colónias africanas quer no caso do Brasil, deverá assim assumir o seu protagonismo essencial aproveitando laços diplomáticos existentes durante décadas. O Atlântico Norte acabou por se fechar num bloco regional entre os EUA, Canadá e Europa face às ameaças após segunda guerra mundial, sobretudo devido à famosa Guerra Fria. Mesmo assim, isto não quer dizer que o Atlântico Sul esteja condenado a esta centralidade estratégica.

A geoeconomia serviu também para quebrar o paradigma, ou “status quo” de uma era marcada pela escalada de tensões entre os dois principais blocos do hemisfério. A Sul temos dois gigantes que procuram afirmar-se nos blocos regionais e à escala global. De um lado, a África do Sul, como um dos polos mais fortes da África Austral, e do outro lado o Brasil, como já referimos, ambos membros dos BRICS. Sendo que a África do Sul é o único país africano no G20, como também o único país com uma estratégia bilateral em termos comerciais com a UE. No caso da África do Sul é importante, promover o destino Portugal, já que de acordo os dados do observatório de emigração, há cerca de 250 mil portugueses a viver naquele país, para além da comunidade lusodescendente, naturalizados, que poderão fomentar vagas de turismo para o nosso país. Estas ameaças que se apresentam no Atlântico Sul como também em alguns países do Atlântico Norte têm permitido de certa forma consolidar o mercado de Turismo em países, como por exemplo, Portugal. Historicamente um destino seguro sem nexos sem grandes grupos de crime organizado. Ao contrário de alguns países do Atlântico Norte e Sul, como por exemplo o México, a Colômbia, a Venezuela e o Brasil. Como também grupos organizados como o Boko Haram na Nigéria, Al Qaeda no Magrebe islâmico ou Al-Shabaab na Somália. Para além da constante crise e insegurança no Golfo da Guiné,

tornando-se palco dos principais ataques de grupos de crime organizado, sequestro de embarcações, principalmente petroleiros e extorsão. A visão do Prof. Doutor Paulo Neves do IPDAL, em *“Portugal na Triangulação Atlântica, América Latina-Europa-África, 2018”*, defende uma posição privilegiada de Portugal em busca de mercados que possam potencializar a indústria exportadora. Para além da questão de atrair capitais e investimento para o país, tendo laços históricos, diplomáticos e comerciais ao longo de décadas, defende obviamente a posição geográfica como também a necessidade de um país “calejado” por sucessivas depressões económicas, crises se imponha perante a sua área de influência.

Porventura, Isso acabará por fortificar as instituições, a economia, a sociedade, a educação e o avanço tecnológico e por última a condição geopolítica, geoeconomia e o grau de influência de Portugal para além da sua plataforma continental. É crucial que as estratégias para o Atlântico, inerentes também da Geoeconomia da Plataforma continental, devolvam ímpeto, crescimento e estabilidade económica ao país. Portugal e o Atlântico atravessam desafios cruciais, que serão ultrapassados apenas com estratégia, segurança e crescimento económico (Chilão, J. e Lúcio, J. 2016). O país deve aprender com os erros do passado, o desinteresse pelo Atlântico e pela plataforma continental deve ser revogado. Um tema que na atualidade está em vigor pela mesma necessidade de desenvolver outros sectores de atividade económica que foram sugados pelo ciclo de recessão. As condições dadas, tanto em termos de infraestruturas -caso do porto de Lisboa, Sines e Leixões- como visão estratégica por parte do estado português com apoios da UE, não permitem novo adiamento da política externa direcionada para as questões do mar. Projetar o Atlântico português com crescimento sustentável é a visão que Portugal deve adquirir!

A oportunidade que os novos tempos nos apresentam deve ser aproveitada ao máximo de maneira a rentabilizar todos os ativos do nosso país. Todas as atividades ligadas ao mar cumprem um papel fundamental, quer na questão das infraestruturas, como na questão da inovação, avanço tecnológico e atividade económica. Lisboa tem, por isso, de ser capaz de inverter uma tendência de desinvestimento, sabendo como potenciar as suas valências geoestratégicas e geoeconómicas para acolher investimento estrangeiro nos vários domínios industriais (De Lima, B. 2016). Tendo em conta toda

esta conjugação de fatores decisivos, Portugal deverá aproveitar três mercados importantes: o mercado alemão, com uma indústria altamente dependente de minerais estratégicos existentes na plataforma continental portuguesa; as capacidades técnicas detidas pelo Brasil e pela Noruega para exploração em offshore de gás, e petróleo. O papel do país, sendo um estado soberano, será regular, incentivar e preparar o “terreno” para novos investimentos, mas sobretudo definir regras. Regras que não prejudiquem a preservação ambiental, assim como a sua segurança interna e comercial. A plataforma continental pode, então, transformar-se numa verdadeira plataforma de fluxos comerciais e energéticos, bem como um verdadeiro íman de atracção de capital estrangeiro (Chilão, J. e Lúcio, J. 2016).

Defendendo ainda os Açores como plataforma científica e tecnológica, dado o desinteresse de Washington nos Açores nos próximos anos, atrairia novos atores importantes do Atlântico como Brasil ou Canadá, (De Lima, B. 2016). O país tem o potencial de criar mais riqueza com a mineração dos sulfuretos polimetálicos³ presentes a Sul dos Açores, que se encontram nos campos hidrotermais, ao longo da crista média atlântica que cruza o arquipélago. Para além, ainda, dos recursos de petróleo e de gás que venham a ser mapeados em águas territoriais portuguesas e das crostas de cobalto e de manganês presentes a norte do arquipélago dos Açores. No caso do cobalto, trata-se uma matéria prima altamente cotizada, para a construção de motores a jato, turbinas a gás, produção de tintas e corantes. No que concerne ao manganês são essenciais para a fábrica de ligas metálicas, baterias, químicos e fertilizantes e aço inoxidável.

Seria contraproducente, afirmar que o desafio nacional para o Atlântico e a sua plataforma continental não irá exigir consonância entre as associações empresariais, as universidades, os centros de investigação científica e tecnológica. Constituir uma economia estável, forte e resiliente exige uma preparação atempada, para além da aposta em jovens qualificados que finalizam o percurso académico nas suas respetivas faculdades e que entram no mercado de trabalho cada vez mais altamente qualificados. Há duas questões pertinentes inerentes ao aproveitamento e potencial de todos estes recursos: a primeira passa pelo poder político, ou seja, a capacidade de negociar com o

³ Polimetálico ou Manganês é a denominação da deposição de óxidos de ferromanganês e outros elementos no solo dos oceanos.

exterior; a segunda passa pelos meios ao dispor do Estado para salvaguardar áreas estratégicas de interesse nacional e neutralizar ameaças que coloquem em causa as atividades económicas na ZEE portuguesa e na plataforma continental alargada. Questionar, por exemplo, como evitar transformar uma enorme potencialidade numa vulnerabilidade? A resposta passa pela consolidação de um sistema que permita coesão entre o Estado e as Forças Armadas, esta última entidade fundamental num estado-nação, terá de responsabilizar-se para soberania das águas portuguesas (De Lima, B. 2016).

Obviamente que toda esta estrutura requer recursos financeiros e humanos entre o Estado e as Forças Armadas. Temos de ter a noção que sem segurança, tanto na ZEE, como na plataforma continental - tendo em vista um eventual alargamento - não poderemos ter atividades económicas. Essas atividades económicas vão desde o transporte marítimo de carga, como a exploração de recursos minerais, o turismo de lazer e o turismo de cruzeiros. Recursos financeiros podem surgir oriundos de parcerias transatlânticas de iniciativa privada que queiram explorar a plataforma continental, como também de tratados entre estados que permitam o crescimento para a região. É neste tipo de questões que Portugal deve ter um papel ativo, desde já fortalecendo as atuais relações bilaterais na bacia atlântica, com os EUA, o Brasil, Angola e África do Sul. Note-se para o fato de todos estes terem uma importante comunidade portuguesa, aproveitando também esses laços, não só para efeitos de trocas comerciais como também para potenciar o marketing turístico do destino Portugal.

Convém ter em conta os países de língua oficial portuguesa pois representam um mercado que poderá ser ainda mais potencializado apesar das inúmeras instabilidades políticas em alguns de estes países, mais precisamente o caso da Guiné-Bissau onde assistimos a sucessivos golpes de estado desde 2008 e também a questão da insegurança externa e interna do país. Por seu lado, e tal como foi referido vemos como as ameaças de narcotráfico, pirataria e terrorismo têm tornado o Atlântico Sul numa zona instável com volatilidades que acabam por afetar padrões socioeconómicos. Precisamente por essas questões, o nosso país deve marcar posição e “aproveitar-se” da degradação de certas regiões ao longo do Atlântico, materializando a sua estratégia tanto económica como política para criar uma área de prosperidade. O Atlântico

apresenta-se como uma área que tem tudo para ser o principal espaço tanto geoeconómico, como geopolítico em termos globais. Há quem defenda uma parceria estratégica entre todas as margens da bacia atlântica no sentido de fundar uma Universidade Transatlântica com sede nos Açores ou na Madeira, (De Lima, B. 2016).

Esta Universidade Transatlântica poderá ter polos de investigação científica na América do Norte, na América Central, na América do Sul, e na África Ocidental. Estes polos de investigação deverão ter a capacidade de atrair os principais grupos de investimento quer na área da economia, da saúde, biologia, engenharia naval, arquitetura, agricultura, pescas, recursos energéticos, defesa, telecomunicações e ciberespaço. Projetos que poderão ser financiados pela iniciativa privada, em que as pequenas, médias e grandes empresas recorram para recrutar os seus recursos humanos a esses polos de investigação. Respeitando parâmetros de rigor, excelência e dedicação aquilo que é o pensamento atlântico por parte das Universidades. Na mesma linhagem, seria viável a criação de um fórum de negócios que alavancasse o projeto de inovação, trocas comerciais, onde quer os estados como os atores privados assumissem um compromisso de coesão e apoio. Portugal é dos poucos países, que conhece a potencialidade do Atlântico Sul e poderá beneficiar ainda mais em termos de relações bilaterais, promoção do destino Portugal e trocas comerciais que permitem equilibrar a balança das importações e exportações (Das Neves, 2018).

O Atlântico é hoje um enorme campo de projeção para Portugal e para as empresas portuguesas, como também de influência e dinamização de relações bilaterais. Coloca-se assim uma grande questão: como é que uma área com tanto potencial esteve até ao momento fora do alcance de Portugal? Na verdade, recuemos para o que já foi anteriormente referido, quando Portugal durante todas estas décadas, seja na era do Estado Novo seja na era democrática do país após 1974, em que a estratégia externa do país praticamente não teve qualquer alteração. Com a entrada do século XXI e com a crise de 2008 o panorama começou a sofrer mutações, com a viragem para a Economia do Mar (Salvador, R. 2012). Portugal tem um leque de fatores a seu favor: conhecimento do terreno pelas questões históricas e culturais, laços linguísticos e uma boa rede de contactos políticos, empresarias e militares.

Explorar a posição geográfica será um dos maiores desafios do nosso país para as próximas décadas. Uma vontade que terá de ir para além de esforços governamentais como também dos atores privados. A política externa portuguesa até à entrada do século XXI têm-se mantido praticamente inalterável apesar da aposta dos PALOPS e da posição portuguesa nas cimeiras dos estados ibero americanos. Portugal poderá desenvolver o seu grau de influência com os estados da América Latina que falam castelhano, como também reforçar os laços comerciais com o seu maior parceiro na América Latina, o Brasil. Ainda neste sentido, Portugal poderá tornar-se num “hub” de Cruzeiros, principalmente com a capacidade do novo terminal de cruzeiros do Porto de Lisboa. Como também num hub de segurança marítima no Atlântico Sul, juntando as sedes da Agência Europeia de Segurança Marítima e do Centro Marítimo de Análises e Operações contra o Narcotráfico. Ou seja, ser promotor de um verdadeiro fórum do atlântico onde fossem debatidos assuntos primordiais como segurança, comércio, economia, relações bilaterais, turismo de lazer e cruzeiros, educação e tecnologia. A participação de Portugal como um dos atores principais irá implementar novas dinâmicas económicas que porventura irão trazer crescimento e investimento para o país.

Outra questão curiosa, foi o debate em torno do acordo do TTIP⁴, que, entretanto, não prosseguiu. Segundo um estudo do Centre for Economic Policy Research de 2014, demonstrou que caso o acordo prossegue-se teria um impacto económico positivo para Portugal, não só nas exportações como também na criação de emprego. As estatísticas indicavam uma previsão de crescimento económico de 0,57% do PIB num cenário moderado e 0,76% do PIB num outro mais ambicioso, considerando um horizonte temporal de 2030. As previsões relativamente ao emprego estimavam que o TTIP podia gerar mais de 40 mil postos de trabalho nas fases iniciais da sua aplicação. Um outro estudo da autoria da European Council on Foreign Relations, afirma que Portugal poderia posicionar-se como o segundo país em toda a UE com os maiores ganhos potenciais, igualando a Dinamarca e só ultrapassado pela Estónia.

⁴ Em português: Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento

Após a famosa conferência de Bretton Woods em 1944, o objetivo principal tem sido ao longo das décadas eliminar barreiras que impossibilitem as trocas comerciais. A UE e os seus parceiros terão a árdua tarefa de continuar a eliminar rótulos, certificação e inspeção, de maneira a reduzir custos e implementar um sistema integrado. Urge definir regras, sendo essencial para manter a liderança euro-atlântica no comércio e investimento mundial. A título de curiosidade, a UE em 2016 posicionava a área das relações económicas com uma das mais valorizadas, com 34 acordos de comércio livre assinados. Para além de ter concluído uma série de acordos comerciais com economias emergentes como a Coreia do Sul, a América Central, a Colômbia, o Peru, Singapura e o Canadá, a nível regional a UE formalizou no ano de 2016 acordos comerciais com a Ucrânia, Moldávia, a Geórgia, Marrocos, Líbia, o Egipto e a Jordânia, para além da aposta no Japão, Malásia e Mercosul. Se todos estes acordos seguirem as regras de liberalização que estão propostas para entrarem em vigor em detrimento da estagnação comercial, a direção enquadra-se sobre a rentabilização das relações comerciais. Tudo isto pondo à prova a capacidade de liderança europeia, não só no Atlântico, mas também nas diferentes latitudes do nosso globo (Salvador, R. 2014).

O potencial de Lisboa, como também de Portimão, e Leixões na área do Turismo de Cruzeiros, devolve novo ímpeto para impor o mercado português nos mercados internacionais. Uma tarefa que merece a sua devida atenção, pelas razões que posteriormente elaboramos. No entanto cabe frisar que a questão da geração de emprego seja nas áreas de turismo, da engenharia naval e na manutenção de embarcações. Colocando em destaque o destino português, iremos certamente aumentar a nossa capacidade de absorver mercados que hoje se encontram debilitados por questões de segurança principalmente como o Mediterrâneo Oriental. É uma missão que Portugal terá de assumir, afirmar-se no Atlântico como potência regional, desenvolvendo a sua atividade económica que permita crescimento, sustentabilidade e poder de negociação. É importante entender que a imposição de Portugal, sendo de índole geoeconómica e geopolítica, pretende abrir novos canais de negociação em termos europeus e globais. Abrindo as portas para uma nova era, na qual o país possa negociar interesses vitais para o desenvolvimento da sua economia, sem capitular a

esses mesmos interesses na sua íntegra, será com certeza um passo considerável rumo a uma economia mais global.

Obviamente que a tarefa não é fácil. De todo! Mas tendo em vista todos os potenciais da plataforma continental portuguesa e principalmente da sua localização geográfica e atlântica, estão reunidas as condições a curto e longo prazo. Condições essas que, há já muito tempo foram referenciadas, pelos Professores Orlando Ribeiro, Ernâni Lopes, José Lúcio, José Chilão e Manuel Félix Ribeiro. Houve sempre alternativa, em vez da Economia do Mar, mas há cada vez mais estudos que apontam para uma nova aposta, cientificamente comprovada. Os desígnios do país passam sobretudo pela capacidade de aproveitar as oportunidades, e cada milha náutica da nossa plataforma continental é uma oportunidade de nos afirmarmos claramente como potência no Atlântico em termos geoeconómicos. Capitular ou não desbravar estes potenciais, condicionam-nos como economia periférica na Europa, fechando uma importante janela que historicamente nos pertence. Essa janela é o Atlântico, incluindo as ilhas autónomas como Madeira e Açores, as quais possuem um potencial enorme num mar cada vez mais discutido e cada vez mais anelado por inúmeras empresas globais.

Empresas essas que geram postos de emprego, investimento estrangeiro, mas também desenvolvimento tecnológico e científico nos principais polos de investigação universitário do nosso país. Deve preocupar a “fuga de cérebros” que Portugal sofreu entre 2009 e 2011 de acordo com os dados estatísticos INE (2011). Jovens que optaram por emigrar, assim que concluíram os seus cursos universitários no país com currículos altamente qualificados. Esta nova janela também irá permitir que o país possa aproveitar esses jovens em território português, desenvolvendo um leque de tecnologias que permitam desenvolver diversas áreas de carácter científico. Onde os jovens altamente qualificados serão peça chave para lograr objetivos tanto económicos, como sociais, científicos e tecnológicos, colocando Portugal à frente de muitos países com menos capacidades e potenciais que o nosso.

Materializar de facto uma política externa que nos permite através dos meios económicos desenvolver o nosso potencial, já é há muito tempo conhecido, mas nunca terá sido explorado na sua totalidade. Isto deve-se sobretudo à estagnação da política externa portuguesa durante a era democrática após 1974, como também aos ciclos de

recessão que o país tem passado. E a política para o Atlântico foi sempre virada para as Lajes, na Ilha Terceira, e nunca passou para um plano que correspondesse aos interesses internos do país. Por sua vez, a Europa tendo um Portugal coeso e com influência em águas internacionais pela via das trocas comerciais e segurança, poderá reforçar a sua união económica e monetária. Reforçando a necessidade do Ocidente em acompanhar o crescimento da Índia e da China que marcam pauta nos mercados internacionais. Portugal deve ser promotor em reforçar a sua economia, apostando nas áreas marítimas como o turismo de Cruzeiros e Lazer, engenharia e construção naval, segurança, minérios e transporte de carga. Devendo o país também promover a ideia de acesso a países terceiros ao TTIP, como a Turquia, Ucrânia e a Geórgia, (De Lima, B. 2016). Alargar a estratégia até aos países do Atlântico é também um fator importante na concessão de uma política externa, abrangendo toda a geoeconomia do nosso país. Apenas será possível sustentar defesa e segurança, caso exista crescimento económico, que porventura irá reforçar os laços com os principais parceiros económicos.

É necessário sedimentar e reforçar uma nova abertura ao Atlântico Sul com a premissa de que estaremos não só a estabelecer trocas comerciais, como promover os valores do Atlântico Norte com uma boa governação, respeito pelas leis e pela defesa das liberdades económicas e individuais. É urgente colmatar as lacunas do nosso país e definir linhas de ação para aproveitar as potencialidades geoestratégicas e logísticas apresentadas (Pitta e Cunha, 2004). Portugal distingue-se pelo fator geográfico, pois 90% do comércio internacional é feito por mar e 60% da frota europeia de transporte marítimo passa pela costa portuguesa. Se os cinco principais portos comerciais – Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines – integrarem um plano de modernização, organização administrativa e otimização de serviços, para além do aumento de capacidade, teremos a oportunidade de influenciar as trocas comerciais na península ibérica como no resto da Europa (Simões, A e Salvador, R. 2013). Outro fator a nosso “favor” é a questão do Porto de Sines, tratando-se do segundo maior porto de águas profundas da Europa. Retirando algum mercado ao maior porto europeu (o porto de Roterdão) Sines poderá competir, sendo que para as rotas do Atlântico Sul e EUA levam menos tempo até Sines, reduzindo assim custos significativos às embarcações.

Outro competidor que merece atenção é o Tanger-Med. Como porta para o Mediterrâneo nos últimos anos tem ganho destaque, acompanhando o crescimento do mercado internacional. Se se comprovar a afirmação estratégica de Portugal no Atlântico, aliada à geografia, à logística, à geoeconomia e obviamente a capacidade política, o país poderá ser uma alternativa viável e apelativa, em detrimento de outros mercados (De Lima, B. 2016). Essa alternativa poderá ser em termos de transporte marítimo de carga, turismo de cruzeiros e construção naval. Face a esta “revolução” atlântica a acontecer no nosso jardim, Portugal não poder ficar como um simples espectador. Terá de redimensionar a sua política externa, concentrando-se em revitalizar a sua economia. Recuperar sobretudo a influência política, o crescimento sustentado, a estratégia, e assumir um compromisso por gerações que permitam o país diversificar a sua economia. Como país, Portugal necessita de maximizar a sua posição geográfica, os seus recursos humanos, as suas relações externas e sobretudo o seu potencial marítimo, já conhecido desde longa data. Um país periférico pode tornar-se num verdadeiro pivot, dotado de confiança, poder político firme e coeso, estratégia e sobretudo valorização da sua posição geográfica.

4.3 A PLATAFORMA CONTINENTAL PORTUGUESA

A plataforma continental (Anexo 1) é vista por todos como uma extensão amplamente dotada de inúmeros recursos naturais e energéticos. Descreve Duarte, A. R. (2010) “A Plataforma Continental é uma área plana, com uma inclinação muito suave e gradiente, sempre inferior a 1:1000, em direção ao mar, tendo como limite externo o Talude Continental. Mundialmente, está limitada a profundidades menores que 460 metros com predominância de profundidades inferiores a 185 metros, razão pela qual é usada a isóbata de 200 metros como limite. A sua largura varia de poucas milhas a mais de 200 milhas marítimas. A sua borda externa encontra-se no ponto onde o gradiente passa, bruscamente, de menos de 1:1000 para maior do que 1:40.” Temos assim uma explicação bastante coesa e sucinta daquilo que em termos físicos representa esta plataforma.

A convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982) determina que a Plataforma Continental de um estado costeiro inclui o subsolo das

zonas marinhas que se estendem para além do seu mar territorial. A delimitação da Plataforma Continental terá de respeitar o prolongamento natural até o limite externo da margem continental ou até a distância de 200 milhas marítimas. Tal como é referido, a localização geográfica de Portugal no Atlântico Norte, poderá ser uma mais valia, determinando um papel importante nos cenários marítimos mundiais e nas decisões da EU em matéria de relações internacionais e economia do mar (Salvador, R. 2018). A proposta da extensão da atual zona económica exclusiva de 1,7 milhões km² para 3,6 milhões de km², pressupõe a extensão da plataforma continental (Anexo 2). A curto e longo prazo Portugal passará a ter direito a um aglomerado importantíssimo de recursos minerais, energéticos e genéticos, que poderão estimular a economia. Cabe destacar também a questão da conexão entre o Atlântico Norte e o Ártico, modelado pelas alterações climáticas. Portugal com a sua plataforma continental deixa de ser apenas uma faixa costeira a ocidente da Península Ibérica (Duarte, A. 2010). É também “um grande” naquilo que respeita à zona económica exclusiva. Em caso de aprovação da sua extensão da plataforma continental, já manifestada nas Nações Unidas, será um país cujo território será composto por 97% de mar (EMEPC, 2017).

Os benefícios desta exploração e apropriação do seu território com direito de exclusividade de investigação são amplos e diversos. Apresentado um exemplo referido pelo EMEPC, comprovou-se cientificamente que a maior diversidade de espécies, principalmente de plantas marítimas que servem de alimento para as espécies como para a indústria cosmética deve-se à pouca profundidade das águas (Anexo 3).

4.4 A ABORDAGEM DE CAUSA AO TURISMO

Numa perspetiva geral, o turismo engloba uma série de razões de causas, que promovem a atividade, cada vez mais em crescimento. É inquestionável, a sua relação com o território, pois são as características do território que motivam a atividade, sejam elas culturais, históricas, geomorfológicas e sociológicas (Ribeiro, J. 1998). Vallbona e Costa (2006) expressa que, a atividade turística requer da existência de recursos que tenham capacidade de atração para o consumidor e possam satisfazer as expectativas da experiência turística. Considerando que mais de 40% da população europeia vive nos meios urbanos, os principais destinos turísticos europeus encontram-se nas cidades

(Eurostat, 2016). Para além da oferta e da localização, a atividade turística é normalmente associada a territórios com vocação de planeamento como capacidade administrativa, tal como defende Valls (2006). Estas áreas geográficas, destinadas ao turismo, por norma dispõem de variáveis que possam atrair visitantes, como serviços, infraestruturas, portos e aeroportos.

Ter em conta, que no caso dos espaços urbanos, isto é, as cidades, para além da perspetiva geográfica, as interações entre os indivíduos moldam a unidade geográfica em questão. Milton Santos (2006) refere que a definição de qualquer espaço do território, deverá ter em conta a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade, que inclui natureza e o seu uso, que inclui a ação humana, isto é, trabalho e política. Aplicando a atividade turística, o destino poderá não corresponder à limitação geográfica ou político-administrativa de uma cidade, região ou país. Um destino pode ser um conjunto de cidades -o que hoje os operadores turísticos chamam de “circuitos” - dentro de uma determinada região, por exemplo no caso de Lisboa, com as vilas de Sintra e Cascais. Esta visão, é também defendida por Valls (2006): tanto a atividade turística como o destino poderão ser um conjunto de locais que correspondem às expectativas de quem visita, com um leque de serviços e atrações turísticas.

Merece destaque a visão de Valls (2006) para reforçar a ideia de que o espaço turístico é moldado pelo lugar geográfico, onde assenta a oferta, onde se desenvolvem atrações que promovam índices de crescimento da ocupação turísticas, visitas e investimento financeiro. Não há atividade turística sem destino turístico, que não é mais que o território para o qual o turista se desloca. É evidente, que, dentro da atividade turística, existem mercados, segmentos como o turismo de praia, o turismo arquitetónico, patrimonial, o turismo de natureza, o turismo de cruzeiro. Uma das tipologias, defendidas por Valls (2006), no que concerne ao destino turístico, desperta curiosidade, pois a seguinte define-se como: a importância da atividade turística no conjunto da economia: muito baixa (menor que 4% do PIB), baixa (4-6% do PIB), média (6-8%), elevada (8-10%), alta (10-12%) ou muito alta (acima de 12%). No caso, de Portugal de acordo com o INE (INE, 2016), encontra-se numa posição média. A classificação de Ejarque (2005) é pertinente, pois refere que a utilização do território como destino único: o que se utiliza como meta de viagem, destino base, ponto de

partida para excursões e visitas, destino que constitui parte de um circuito que não requer unidade temática; e destino de percurso temático: que tem a sua razão de ser por fazer parte de uma unidade temática particular.

Posto isto, a atividade turística e seu conceito, está intimamente ligado ao conceito de destino turístico. Com estes requerimentos, a atividade turística terá um elo de desenvolvimento promovido pelo destino turístico, pela sua capacidade de gerir, planear e otimizar a experiência de quem visita. O território português, é inequivocamente um território apto e vocacionado para a atividade turística, já desde o século XX. Apesar desta investigação se concentrar empiricamente no Turismo de Cruzeiro, é importante ressaltar a potencialidade de todo o território português para o Turismo.

O Turismo é responsável pela geração de emprego, rendimento, fluxo e atracção de capitais, para além de surgir como efeito multiplicador na Economia, mantendo-se como peça importante para reverter a contração económica (Yázigí, E. 2000). A lei atual, define o Turismo “como um fator estratégico de desenvolvimento da economia portuguesa e está fortemente empenhado na criação e consolidação de estruturas públicas fortes, modernas e dinâmicas, preparadas para responder aos desafios que o turismo enfrenta” (Lei nº 33/2013, de 16 de Maio)⁵. Não só a lei promove uma abordagem estratégica para o Turismo, como também a consolidação de programas, e resposta aos desafios inerentes à matéria. É previsível que nas próximas décadas esta estratégia seja reforçada, corroborando os números e ganhos ao longo dos anos na indústria Turismo.

⁵ Estabelece o regime jurídico das áreas regionais de turismo de Portugal continental, a sua delimitação e características bem como o regime jurídico da organização e funcionamento das entidades regionais de turismo.

4.5 O TURISMO DE CRUZEIROS

Em primeiro lugar, é necessário definir uma estratégia viável por se tratar de uma economia sectorial que desde 2003 apresenta um crescimento sustentável por toda a Europa. Mas vejamos os seus impactos e capacidade de atrair capital e investimento para o nosso país.

Os portos são elementos vitais para o desenvolvimento das áreas ribeirinhas e suas populações (Lopes, E. 2007). Trata-se de uma valência que permitiu desenvolver atividades vocacionadas para as necessidades dos passageiros que desembarcam nesses portos. A utilização das áreas em abandono ou inutilizadas para a criação de apoios à náutica de recreio, revela-se uma outra oportunidade. As atividades que estão associadas, à construção de um terminal de cruzeiros, acabam por beneficiar as economias locais, o património histórico, a cultura e gastronomia tradicional. Estas atividades ganham novo ímpeto, com a criação de postos de trabalho na restauração, retalho, serviços turísticos e de lazer, nas zonas ribeirinhas (Busquests, J. 1997). Contudo será importante demonstrar na dissertação, se apenas as zonas ribeirinhas irão ganhar com estas atividades. De facto, o ganho não se encontra circunscrito às zonas ribeirinhas outros domínios poderão beneficiar da prática do turismo de cruzeiros, como sejam, os estaleiros navais, empresas de catering, logística e associações de desportos náuticos. Podendo ainda, no caso da cidade de Lisboa, os bairros próximos da zona ribeirinha, Alfama, Graça, sofrerem processos de gentrificação (Glass, Ruth 1964). É necessário criar sinergias que complementem todos os sectores e atividades de forma a equilibrar a balança comercial. O principal aspeto passa por englobar estrategicamente a revitalização das atividades, criando um projeto que integre todas as componentes históricas, económicas, sociais, paisagísticas e urbanísticas (Deloitte, 2017).

Posteriormente, dar continuidade à modernização e adaptação das atividades e serviços, conforme as necessidades dos usuários. É importante reter, que, a média de idade dos turistas a bordo dos cruzeiros na Europa e principalmente nos cruzeiros que partem do Reino Unido, caiu dos 60 para os 55 anos em apenas três anos (CLIA UK & Ireland Cruise Review 2016). Para além de que o número de passageiros que embarcam num cruzeiro pela primeira vez, tem vindo a diminuir. Deve-se a oferta de cruzeiros mais curtos (entre 7 a 8 noites), que acabam por ser mais apelativos aos jovens. Este estudo

ainda indica, que apesar do Brexit e da ameaça terrorista no Reino Unido, no ano de 2016 registou-se o segundo maior crescimento no mercado dos cruzeiros, 5,6% face aos 8,8% registados em 2015. Quer dizer, que, apesar dos episódios anteriormente referidos não se registou uma quebra acentuada. Portanto, as maiores empresas de Cruzeiros da atualidade (Costa, MSC, P&O, Royal Caribbean, TUI), continuam a investir, sendo que a indústria já demonstrou a sua capacidade de resiliência e adaptação aos mercados, mudanças políticas e sociais, ameaças à segurança dos cidadãos. Esse investimento terá de ser efetuado num quadro de desenvolvimento económico e social, com três eixos de ação: modernização, resiliência e crescimento sustentável. A coluna vertebral de uma economia com esta amplitude, passará sobretudo pela qualidade das infraestruturas. As mesmas infraestruturas permitirão:

- A. Capacidade de mercado português posicionando-se nos primeiros lugares de escolha, pela sua qualidade de serviço e satisfação dos passageiros.
- B. Equilíbrio da balança comercial, pelas inúmeras atividades que irão depender do turismo de cruzeiros.
- C. Captação de Investimento Direto Estrangeiro, e também captação de investimento nacional, nomeadamente, no que respeita a empresas fornecedoras de produtos gastronómicos, produtoras de vinho, calçado e indústria naval.
- D. Contribuição para a revitalização das áreas em decadência, comércio de retalho, restauração e serviços.
- E. Valorização ambiental, paisagística da zona portuária.

É de realçar a possibilidade do Porto de Lisboa -que se encaixa num contexto tão favorecido- poder tornar-se num dos principais portos “turnaround” da Europa, como de saída para o mediterrâneo, norte da Europa, Fiordes norueguesas e Atlântico (Porto de Lisboa, 2014).

Já no decurso do ano de 2017, o Primeiro-Ministro, Dr. António Costa, sustentou que “com a posição geoestratégia do país, ponto de encontro entre as rotas do Atlântico e do Mediterrâneo, Portugal dispõe de condições únicas para ter neste segmento de mercado um franco crescimento”. Na atualidade, e muito devido à contração económica que se faz sentir nos últimos anos, temos figuras públicas a assumirem retos e desafios

direcionados para o Turismo dos Cruzeiros. Começamos a figurar, cenários hipotéticos de aposta para os próximos anos que ao encontro das atividades relacionadas com o mar. Resta-nos comprovar se a tão mencionada estratégia poderá levar-nos a um bom porto em termos económicos, social, ambiental e cultural, para além das mudanças estruturais que o nosso país poderá sofrer. É pertinente reter que, até à entrada do século XXI, não havia qualquer especialização dos sectores nem internacionalização do mesmo. Até então, o panorama nacional não tinha mudado.

Há processos que marcam o início do século XXI: a globalização, alteração das hierarquias das potências económicas ou do “centro de gravidade da economia mundial” (Lopes, E. 2007). Estes processos ainda em curso, foram inevitáveis para acelerar mudanças e modificar estratégias que até nunca antes tinham sido prioritárias para o crescimento económico. Conhecem-se como os cinco domínios mais promissores para a economia: turismo, ambiente, serviços de valor acrescentado, organização de espaços urbanos e hypercluster do mar⁶ (Lopes, E. 2007). Estes conceitos, identificam-se com uma rotura das outrora possibilidades e pretensões da economia portuguesa e seus atores. Por outras palavras, a globalização desenfreada teve como efeito uma mudança de paradigma, sendo indispensável para a integração nos mercados competidores.

Em retrospectiva, os oceanos deverão ser palco das já trocas comerciais fomentadas pela globalização (Mota, Pedro 2017). Esta dinâmica, já em progresso, centrar-se-á cada vez mais entre as “três placas geoeconómicas”, a Asiática, a Norte-americana e a Europeia, com o objetivo de cada vez mais reduzir o tempo de navegação. Exemplos desta procura para reduzir os percursos de navegação é o alargamento do canal do Panamá e construção do Canal da Nicarágua. O Turismo de Cruzeiros terá também de adaptar-se a estas mudanças. Tal como referimos anteriormente, os cruzeiros, hoje em dia, são maioritariamente de curta duração em comparação com os cruzeiros do século XX. A principal tarefa passa, também, por comprovar se esse tempo é suficiente para os passageiros terem “gastos” que possam contribuir,

⁶ Conceito referenciado pelo Prof. Ernâni Lopes, o qual enfatiza componentes da economia do mar, linhas de ação e medidas para o sucesso da implementação do hypercluster do mar.

significativamente, para o PIB. Neste aspeto são colocados nos próximos capítulos exemplos, onde é possível comparar dois tipos de transporte Cruzeiro vs. Avião.

Evidentemente que uma das razões pelas quais desapareceram os serviços de transporte a longa distância via marítima foi o aparecimento do transporte aéreo, principalmente após o lançamento do Boeing 707, 747 e 737 (Sutter, J. 2007), adicionando também o contributo da PANAM Airways, como motor da aviação comercial a partir dos anos 60, primeira “jetairline” do mundo. A massificação da aviação comercial encurtou distâncias, aproximou continentes e quebrou o paradigma da época. As transportadoras de passageiros a longa distância viram-se então numa competência “desleal”, e, no caso da britânica P&O, a aposta passou a ser no Turismo de Cruzeiros. Curiosamente, a P&O até ao final do Século XX, dedicava-se a rotas nas antigas colónias britânicas. Dentro do conjunto das atividades ligadas à Economia do mar, o segmento de Turismo e Lazer tem vindo a ganhar novo fôlego, não só no Turismo de Cruzeiros, como também, nas atividades inerentes (i.e.: construção naval, design e construção de grandes paquetes de cruzeiro, embarcações de luxo e embarcações de receo).

A ideia de rentabilizar o transporte regular de passageiros com o surgimento dos cruzeiros tem sido notória ao longo dos anos. Toda esta nova dinâmica representa, entre outros, mais postos de trabalho, inovação tecnológica direcionada para a engenharia naval, e preenchimento de quadros altamente profissionais. De acordo com as estatísticas, em 2015 existiam 448 cruzeiros operacionais por todo o globo e em 2016 entraram 27 novos cruzeiros no mercado internacional (CLIA, 2016). O caso australiano merece destaque. Naquele país, em apenas dez anos, o número de passageiros multiplicou-se seis vezes (2004-2014). Nos próximos dois anos (2018-2019) teremos mais 22 navios operacionais, com uma nova capacidade, no seu total de 81.272 passageiros. Um investimento que ronda os 6,8 bilhões de dólares e que irá promover milhares de novos postos de trabalho, para além de reforçar os atuais. Para o período de entre 2020-2026 as previsões são risonhas, pois serão 32 novos cruzeiros operacionais com uma capacidade total de transporte de 230.788 passageiros.

Seguidamente, iremos referir o impacto direto do Turismo de Cruzeiro na Economia Portuguesa, mas antes, de um modo geral, vale a pena realçar os impactos a

nível mundial no ano de 2015. Em concordância com as estatísticas apresentadas, nesse ano os impactos globais foram de 23 milhões de passageiros transportados, 956.597 postos de trabalho e 38 bilhões de dólares em salários ou remunerações. Note-se para o facto, de Lisboa em 2014 (459 escalas), encontrar-se apenas no quinto lugar dos dez portos mais movimentos do Atlântico Norte. Acima da capital Portuguesa, estiveram São Petersburgo, Hamburgo, Copenhaga e Southampton (MedCruise, 2016). Os líderes em escalas e tanto a nível de embarque e desembarque de passageiros, continuam a ser os portos do mediterrâneo, mais precisamente, Barcelona, Civitavecchia (Roma), Veneza, Palma de Maiorca, Marselha, Nápoles, Pireus (Atenas), Savona, Génova e Dubrovnik.

Em Portugal, o Porto de Lisboa e o Porto do Funchal marcam a diferença dos restantes portos aptos para o Turismo de Cruzeiros, quer em termos de escala, quer em termos de passageiros (Figueira de Sousa, 2011). Na verdade, seria interessante projetar o Porto de Portimão como Porta para o mediterrâneo, juntamente com o Porto de Lisboa. Até ao momento, não há qualquer elo entre estes dois portos, sendo que o Porto de Portimão tem uma operação normalmente direcionada para os “ferries” espanhóis oriundos de Las Palmas. Seria de facto interessante estabelecer um elo de conexão, onde tanto o Porto de Lisboa como de Portimão fossem passagem obrigatória. O Porto de Lisboa seria utilizado para excursões históricas, patrimoniais e culturais, e o Porto de Portimão para as excursões de praia. Tal como, acontece nas ilhas gregas, isto é, para além de oferecerem excursões históricas, arqueológicas, oferecem também excursões nas praias do Mar Jónico. Estas comparações são importantes, para posteriormente na apresentação dos cálculos que comprovam o nosso estudo, estabelecermos estratégias e ideias que fortaleçam a posição geográfica do destino Portugal.

O Plano Estratégico para o Turismo na Cidade Funchal de 2015 estabelece argumentos e ferramentas que podem alavancar o Turismo de Cruzeiros para os anos vindouros (CMF, 2015). Mais uma vez, tal como no Porto de Lisboa, a preocupação passa por tornar o Porto do Funchal, num porto de “turnaround” e não de escala. A atenção, passa também pela potencialidade do produto turístico, que cada vez mais terá de assentar na excelência e na diferenciação. Deixar uma marca particular a cada passageiro que desembarca no Porto do Funchal por umas horas, de uma cidade acolhedora, limpa, cosmopolita, mas também inovadora e ambientalista. Sem dúvida,

que o maior desafio dos dois maiores portos do país, em termos de Turismo de Cruzeiros, passa por atrair os fluxos de passageiros dos mercados já existentes.

Nos últimos quinze anos tem-se vindo a constatar um “boom” do Turismo de Cruzeiros, associado a uma democratização dos cruzeiros (Figueira de Sousa, 2018). Na atualidade, a oferta é maior, logo existem mais possibilidades de inserção nos diversos mercados e possibilidade para diversos orçamentos. Nos dias de hoje, existem ofertas de cruzeiros com uma periodicidade de quinze, ou três dias, por um preço módico em comparação com o que era praticado há uns anos atrás. Havendo estas possibilidades, abrem-se novos capítulos, novos mercados e cada vez mais pessoas a aderirem ao Turismo de Cruzeiros. Em relação à rentabilidade tanto de taxas portuárias como comércio local, é sabido que as taxas que os navios pagam não são uma receita considerável para a administração dos portos. As mesmas administrações acabam por “ceder” devido à concorrência de mercado, pois o objetivo primordial é ter a maior taxa de escalas e navios nos portos. Qualquer alteração ou subida nas taxas portuárias, poderá colocar em causa a operação do navio em determinado porto, acabando por ser sucedido por um outro porto com taxas mais competitivas. Por esta razão, os portos não podem aumentar as tarifas, estando suscetíveis à competitividade de mercado.

É por isto que o Turismo de Cruzeiros se justifica com os benefícios ostentados. Pela economia local, ou seja, aquilo que os turistas gastam a nível monetário em terra, contribuindo para o desenvolvimento do comércio local (Raminhas da Silva, 2003). Para além de fomentar novas atividades que aliciem o turista a realizar assim que desembarca por algumas horas na cidade. Por último, dá-se uma espécie de marketing provocado pelos mesmos turistas que desembarcam no destino, acabando por levar essa experiência, com o intuito de motivar um regresso e partilhar a mensagem da sua experiência para com o seu círculo de relações. É notório, principalmente em pequenas cidades que recebem cruzeiros, a agitação, a movimentação extra, como também o aumento da procura quer na restauração, serviços de turismo ou comércio local. A grande questão, visualizando um aumento de lucros, passa por tornar os portos, não só portos de escala, como também “turnaround” ou “home port”, ou seja, porto de início ou fim do cruzeiro. Tudo passa pela maneira como estão organizados os circuitos, pois

normalmente os cruzeiros costumam navegar durante a noite, será difícil, reverter essa modalidade, ou seja, que os cruzeiros pernoitem nos portos.

A aposta certamente será em promover o Porto de Lisboa como porto de início, já que normalmente os passageiros, passam entre 2 a 3 dias antes de embarcar no cruzeiro na cidade de partida (Figueira de Sousa, 2018). Isto gera gastos na hotelaria, restauração e serviços, sendo uma mais valia para o crescimento económico dos setores de atividade subjacentes nas cidades. Certamente que, para estar à altura das expectativas, requerem-se infraestruturas e capacidade hoteleira, que neste momento a cidade de Lisboa desperta para uma realidade de mudança rápida e inconstante. Essa mudança é provocada, não só pelo Turismo de Cruzeiros, como também pela presença das companhias áreas “low cost” no Aeroporto Humberto Delgado e pela intensificação do “hub” Lisboa, por parte da TAP Air Portugal, apostando o mercado da América do Norte, que tem vindo a lucrar ao longo dos últimos dois anos (Campilho, P. 2014). De acordo com os registos (TAP, 2017), a transportadora área atingiu no mês de novembro de 2017 mais de 167,6 mil passageiros que no mês homólogo de 2016, e mais de 194,5 mil que em 2015, sendo que, em dois anos, teve um aumento de cerca de 360 mil passageiros. Em 2018, é previsto que a TAP exceda o seu record histórico, com um total de 14 milhões de passageiros transportados (TAP, 2017).

Toda esta onda de crescimento e aumento de fluxo de passageiros irá repercutir-se também no mercado de Turismo de Cruzeiros, pois o destino Portugal, é cada vez mais reposicionado na categoria de destinos “trending” a nível global. Esta abundância deverá ser aproveitada para rentabilizar as novas infraestruturas, e o novo terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa (Lisbon Cruise Terminal, 2017). Defender um destino polivalente é importante no aspeto em que vários sectores podem complementar-se entre si, gerando uma dinâmica robusta que proporcione uma experiência inigualável. O impacto do Turismo de Cruzeiros no PIB português estará dependente da reputação, da experiência e da vontade do turista voltar futuramente, como também da capacidade das atividades e serviços de turismo que aliciam essa experiência, colmatam as expectativas e faz com que os turistas sugiram o destino Portugal aos conhecidos, familiares e amigos (Santos, A. 2015).

5. LISBOA – O NOVO HUB DE CRUZEIROS

De acordo com os dados do INE de 2017, os estabelecimentos hoteleiros portugueses registaram 20,6 milhões de hóspedes e 57,5 milhões de dormidas, o que corresponde a um aumento, face ao ano de 2016, de 8,9% e 7,4% respetivamente (INE, 2017). Aumentaram, igualmente, os proveitos totais, apontando para 16,6%, e as receitas por quarto com um crescimento de 18,3% (INE, 2017). Este crescimento tornou-se uma realidade, graças ao mercado externo, com 41,6 milhões dormidas, representando 72,4% do total. No que concerne ao mercado interno, também teve um crescimento de 4,1% sendo responsável por 15,9 milhões de dormidas (INE, 2017).

Sugerido pelas estatísticas, Lisboa tem todo o potencial em tornar-se num “hub”⁷ de Cruzeiros, retirando protagonismo aos principais portos de Cruzeiros como Veneza, Génova e Barcelona. Lisboa, como novo “hub” de Cruzeiros deve posicionar-se nos principais mercados europeus, como uma cidade que oferece os melhores destinos de Cruzeiros, as melhores companhias de Cruzeiros, como também os melhores hotéis. Podendo contribuir não só para o crescimento da taxa de ocupação nos hotéis, como também aumento de passageiros no Aeroporto Humberto Delgado, visto que a maioria dos passageiros que embarcam nos cruzeiros optam por chegar com dois ou três dias de antecedência para visitar a cidade de partida, que neste caso seria Lisboa. Ao mesmo tempo, as empresas de Cruzeiros que operam em Lisboa encontrariam parcerias com as companhias aéreas que operam no Aeroporto de Lisboa, assim como grupos de hotéis. Isto com o objetivo de fomentar as estadias dos passageiros que iniciam o Cruzeiro no porto de Lisboa. Até ao ano de 2017, o Porto de Lisboa não tinha qualquer tipo de infraestrutura apta para receber passageiros dos Cruzeiros em massa. Com a inauguração do novo terminal de Cruzeiros de Lisboa, em Santa Apolónia, a capacidade triplicou-se, para além da modernização de todo um sistema de check-in, recolha e entrega de bagagem. Um outro aspeto por vezes secundarizado, mas essencial, o Porto promoveu uma otimização das acessibilidades para os passageiros de mobilidade reduzida. Estas questões pesam na opinião do turista que visita Lisboa e irá iniciar o seu

⁷ “Hub” denomina-se como centro de operações, ou plataforma giratória que permite receber e embarcar passageiros em determinado navio, no caso dos cruzeiros. Surge do conceito científico “hub and spoke”.

Cruzeiro, pois desde que o passageiro chega ao aeroporto até entrar no Cruzeiro a experiência terá de ser ótima. Apenas assim, poderemos captar fluxos dos principais mercados europeus. Para isso, é fundamental a captação do turista que visita Lisboa, desde o primeiro momento, isto é, desde a sua chegada, seja por via marítima ou aérea. O objetivo é sobretudo tornar o porto de Lisboa, num porto “turnaround”⁸ de referência não só a nível regional, como global. É necessário identificar as lacunas, corrigi-las e acertar estratégias que permitam discutir as primeiras posições do mercado de Cruzeiros na Europa. A primeira lacuna poderá referir-se às ligações áreas desde Lisboa para a Europa e principalmente para o mercado da América do Norte e Brasil. A TAP Air Portugal, neste momento, é a companhia área europeia líder no mercado brasileiro, com mais voos para diferentes cidades do Brasil, voando para São Paulo, Belo Horizonte, Belém, Porto Alegre Rio de Janeiro, Campinas (Em “codshare” com a parceira Azul Linhas Áreas) Natal, Recife e Brasília (TAP, 2017). É estratégia da TAP a conquista do mercado da América do Centro, abrindo durante o ano de 2016 e 2017 novas rotas como, Nova Iorque (JFK) Boston e Toronto.

Esta nova estratégia da principal transportadora área do nosso país, poderá funcionar como um novo elo de atracção de turistas para Lisboa e posteriormente passageiros para os Cruzeiros que saiam de Lisboa. A SATA Internacional/Azores Airlines também intensificou a sua aposta no mercado Norte Americano reforçando as rotas já operadas como Boston e Toronto, para além da abertura de Providence e Oakland durante o Verão IATA. Por parte das companhias áreas norte-americanas destaque para a United, Air Canada Rouge, American Airlines, Air Transat e Delta Airlines que operam desde Nova Iorque, Newark, Washington, Filadelfia, Montreal e Toronto. Toda esta aposta poderá desenvolver uma dinâmica interessante no sentido de que parte desse fluxo de passageiros poderá destinar-se aos Cruzeiros que partem de Lisboa. No entanto, é importante levantar questões pertinentes.

⁸ Porto de origem e de chegada de Cruzeiros. Exemplo: Navio – Costa Favolosa 2019: Lisboa-Cádiz-Málaga-Barcelona-Marselha-Savona-Lisboa (11 dias, 10 noites).

Estará Lisboa apta para desenvolver uma estratégia viável que permita apresentar uma experiência inesquecível ao turista que nos visita? Tudo dependerá de como os diferentes sectores que exercem atividade na área turística se irão comprometer e, sobretudo definir os seus eixos de ação.

Todo o potencial terá de ser explorado de acordo com as necessidades do turista, pois para além de hotéis, ligações áreas, existe também a questão da segurança, logística, transportes públicos, atividades turísticas e estado do património histórico. Existe também a questão da consciencialização dos habitantes da cidade em relação aos turistas, visto que existem movimentos que marcam posição relativamente a “*turistificação*” da baixa da cidade de Lisboa (Antunes, 2018). O foco deve ser direcionado para que Lisboa possa ser rotulada como um destino polivalente, que proporcione ao turista elementos essenciais como: segurança, acessos e experiência. Isto requer que os sectores estratégicos funcionem de acordo com as exigências. E sobretudo que todos os atores que estão envolvidos rumem no mesmo sentido, evitando constrangimentos e debates inférteis. Esse será, sobretudo, o grande desafio de Lisboa para as próximas décadas. De certo, estão reunidas as condições para que Lisboa se torne num importante “hub” de Cruzeiros na Europa, como Porta para o Atlântico e Mediterrâneo.

As ligações áreas são responsáveis pela maioria de turistas que chegam a Lisboa, sendo que neste momento o Aeroporto Humberto Delgado em horas de “pico” não tem “slots” disponíveis para as aeronaves. Já se estuda a possibilidade das low-cost virem a operar no Montijo, deixando o principal aeroporto da capital para as companhias de bandeira como TAP, Lufthansa, Air France, Brussels Airlines, United, Azul, TAAG entre outras. Ou seja, estamos com uma infraestrutura aeroportuária insuficiente que a longo prazo, caso o crescimento de turistas continuar exponencial, poderá ter repercussões no turismo. Uma das estratégias vitais para a concessão de um “hub” de Cruzeiros em Lisboa é sem dúvida as infraestruturas aeroportuárias, pois daí provem o principal fluxo de turistas que embarcam nos Cruzeiros. Se essas infraestruturas se revelarem deficientes face ao fluxo de turistas que nos visita, poderemos perder um leque de oportunidades para aumentar o crescimento do turismo. Ter atenção que a massificação do turismo sem planeamento e ordenamento poderá tornar-se num autêntico caos,

como já ocorrem casos na cidade de Lisboa, no que toca principalmente ao alojamento local (Antunes, 2018).

Com o objetivo de contrastar estas problemáticas e tornar Lisboa num verdadeiro “hub” de Cruzeiros é necessário que as infraestruturas cumpram com a sua devida função. Sobretudo, que se adaptam a esta nova realidade, deixando para trás iminentes colapsos ou tornando-se ineficientes perante um mercado exigente e competitivo. Teremos ainda de reverter a sazonalidade que nalguns meses o Porto de Lisboa atravessa relativamente ao Turismo de Cruzeiros, colocando em movimento durante todo o ano (Gaspar, J. 2003). O destino Lisboa “all year around” seria uma aposta para combater o flagelo da sazonalidade, que de acordo com as últimas estatísticas o mês de janeiro de 2018, teve um decréscimo significativo face a Janeiro do ano anterior. A sazonalidade não é um fenómeno raro nos destinos portugueses. Vejamos o caso do Algarve, em que a sua população no Verão triplica e no Inverno chega aos mínimos registados. Deve-se, também, ao facto de ser um destino de praia e não histórico e cultural como Lisboa ou Porto. Colocando a situação nestes termos, a razão pela qual Lisboa sofre esta sazonalidade em termos de Turismo de Cruzeiros, deve-se sobretudo à aposta das empresas de Cruzeiros em outros portos, sejam eles europeus ou até no outro lado do Atlântico, como por exemplo Cozumel, Roatan, Belize, FortLauderdale, St Maarten e Havana.

A sazonalidade é um dos maiores desafios para as empresas de Cruzeiros. Um caso de sucesso é a do navio “Costa Deliziosa”, o qual opera na rota do mediterrâneo oriental durante o Verão na Europa e no Inverno europeu segue para as Caraíbas (Costa Cruzeiros, 2015). Esta solução, permite quebrar a sazonalidade que gera este tipo de Turismo, não só pelas condições climáticas, como também pela mesma cultura europeia de aproveitar as férias no Verão com a família. No entanto, o destino Lisboa tem a possibilidade de se aproveitar durante todo o ano, já que Portugal tem um verão quente e um inverno ameno, pouco rigoroso face a outros países europeus (Daveau, 1998). Eventualmente, tudo passará por uma questão de marketing, taxas portuárias, capacidade de investimento e sobretudo da experiência que os turistas levam da cidade de Lisboa. A capacidade de reverter esta “sazonalidade” prende-se sobretudo à capacidade de as entidades responsáveis promoverem o destino com um vasto leque

de atividades “indoor” e “outdoor” sempre e quando as condições meteorológicas assim o permitem.

De acordo com as mais recentes estatísticas, após um crescimento exponencial até finais de 2017, à entrada do ano de 2018 esse crescimento abrandou em comparação com o ano anterior. Registou-se uma quebra de 25% face ao período homólogo, recebendo apenas nove navios em porto. Naturalmente, que esta quebra originou também a diminuição de passageiros em 24,8%, já que em Janeiro de 2017 tinham desembarcado 17.517 passageiros e em Janeiro de 2018 decresceu para 13.176 (Porto de Lisboa, 2018). Note-se para o facto de apresentar-se também uma diminuição, naquilo que se considera elementar para o desenvolvimento de hub de Cruzeiros em Lisboa, os passageiros “*turnaround*” ou seja os que iniciam viagem em Lisboa. Analisou-se um decréscimo de cerca de 38% face ao período anterior de 2017. Como é possível verificar os passageiros “*turnaround*” atingem ainda números pouco consideráveis face aos passageiros em trânsito. É uma realidade que deverá sofrer modificações, caso o Porto de Lisboa tenha com estratégia torna-se num porto de “*turnaround*”. Aliás, tanto no Plano Estratégico para o Turismo da cidade do Funchal, outro porto importante a nível nacional no que toca ao turismo de Cruzeiros, como na estratégia delineada pela Câmara Municipal de Lisboa, a grande preocupação passa pelo desafio de tornar o Porto de Lisboa e do Funchal neste caso exposto, em portos “*turnaround*” (Porto de Lisboa, 2014).

Quebrar este “status quo” exige uma interpretação positiva que nos leve a pensar nos prós que a aposta no Turismo de Cruzeiros poderá trazer para a nossa economia quer a curto quer a longo prazo. Ter um porto “*turnaround*” exige para além das condições aqui já referidas, a questão económica e social, como também a perceção dos prós e contras. Em vários portos “*turnaround*” da Europa, existem já associações que se impõem contra o Turismo de Cruzeiros, como é o caso de Veneza, onde a própria população já se manifestou contra. Veneza, um dos principais portos “*turnaround*” da Europa onde a maioria das companhias de Cruzeiros que operam no mediterrâneo ocidental e oriental partem daquela cidade. Caso Lisboa se torne num importante “hub” de Cruzeiros poderá designar-se não só como um destino de passagem, como também

um destino no qual os turistas poderão passar alguns dias antes de embarcarem no seu Cruzeiro.

Esta modalidade irá permitir novos postos de empregos, aumento das dormidas nos hotéis entre três a cinco estrelas, como também surgimento de novas empresas de atividades “indoor” e “outdoor” promovendo os principais atracões da cidade de Lisboa, Cascais ou Sintra. Não podemos afirmar que a população portuguesa é tradicionalmente virada para o Turismo de Cruzeiros, no entanto desde 2014 cada vez mais turistas desembarcam ou passam pelo nosso país. Isto repercute-se sobretudo nas receitas diretas e indiretas na nossa economia, promovendo crescimento, novos postos de trabalho e preenchimento de quadros especializados na área de Turismo de Cruzeiros (Amorim, E. 2013). O European Cruise Council colocou, em 2014, Portugal no sétimo lugar de entre os destinos principais de Cruzeiros na Europa. Para além de ocupar o quinto lugar entre os principais portos do Atlântico Norte, registou-se um impacto direto de 193 milhões de euros na economia portuguesa (INE, 2014). Apesar de um notório crescimento, Portugal está longe dos principais países que rececionam turistas dos Cruzeiros, tendo apresentado em 2014 uma quota de mercado de apenas 3,8%. Distante da Itália que durante o mesmo ano recebeu 6,174 milhões de passageiros com uma quota de mercado de 21,3% (European Cruise Council, 2015).

São estes os fatores que nos permitem afirmar que ainda temos um longo caminho por percorrer, mas que, no entanto, não será de todo um caminho impossível de traçar a curto prazo. É necessário aproveitar as lacunas dos principais mercados e reforçar a oferta do destino Portugal, mais precisamente Lisboa. Como poderemos competir com os portos italianos, que possuem grande parte da quota total do Turismo de Cruzeiros em toda a Europa? É possível competir com os portos italianos, franceses e espanhóis, sempre e quando o destino Lisboa for economicamente viável para o bolso do turista que nos visita, e principalmente se for uma experiência inesquecível em todos os sentidos. Congregando estes dois fatores para além da oferta de destinos, atracões, atividades culturais e património histórico, Lisboa tal como Portugal, tem a vantagem geográfica (Chilão, J. e Lúcio, J. 2017). É uma verdadeira missão colocar Portugal com uma grande quota de mercado, sobretudo quando temos um recentemente inaugurado terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia e quando, ao mesmo tempo, temos a principal

companhia área de bandeira TAP Air Portugal a anunciar a sua expansão para Europa, América do Norte, América do Sul e África, e com um panorama económico e político estável.

Sugeria-se então o desenvolvimento de uma estratégia para posicionar o Porto de Lisboa como um verdadeiro “hub” de Cruzeiros do Atlântico. Esta estratégia merece que os alicerces consolidados sejam responsáveis pela estruturação e desenvolvimento da estratégia a curto e longo prazo. Cientes de que, sem estratégia não teremos qualquer progressão nem estaremos a remar rumo a bom porto. O que se procura é sobretudo combinar três fatores essenciais para alavancar a geoeconomia da plataforma continental. Primeiro o fator geográfico; seguidamente a questão do Turismo, historicamente enraizado na sociedade portuguesa, sendo um país hospitaleiro por tradição; e por último as infraestruturas desenvolvidas ao longo do último século. Essa hospitalidade tem vindo a ser a responsável pela boa cotação do nosso país, enquanto principal destino turístico. Portugal está no mapa, Portugal está na moda, mas seremos capazes de lidar com tamanha responsabilidade? Pois quando falamos num assunto delicado com o Turismo de Cruzeiros, temos de ter em conta que existe uma panóplia de questões a reter.

Portugal tem sido ao longo das últimas décadas um país hospitaleiro que recebe turistas de todo o mundo, oferecendo paisagens únicas, gastronomia inigualável e património histórico bem latente na história mundial. O país dos descobrimentos é agora o centro das atenções dos novos mercados como o da América do Norte, Norte da Europa e Leste da Europa com a abertura de novas ligações para Budapeste, Bucareste, Chisinau e Moscovo. O facto de termos consolidado uma boa reputação, permite de certa forma ter a oportunidade de duplicar o crescimento na área de Turismo, e neste caso, do Turismo de Cruzeiros. A oportunidade mantém-se viva, sobretudo quando as tendências se viram novamente para a Economia do mar. Não só com investimento em infraestruturas portuárias, caso do Terminal de Cruzeiros de Lisboa e de Leixões, mas também através de diretrizes como o documento Portugal 2020 (2017).

Um inquérito realizado pelo Observatório de Turismo de Lisboa a passageiros de cruzeiros, realizado em 2014, concluiu que cada cruzeirista que passou por Lisboa gastou

183,49 euros por dia. Este valor foi gasto da seguinte forma: 53,7%, em compras, 22,8% em alimentação, 13,4% em deslocações pela cidade e 9,7% em visitas a monumentos ou atrações (INE, 2014). Quer isto dizer que os 500.872 passageiros que passaram por Lisboa, no ano de 2014 tiveram um impacto económico de 92 milhões na economia local. Estamos perante uma progressão considerável, já que em 2013 o gasto médio tinha sido apenas de 97,40 euros por dia. Em 2013 a receita total foi de 54,4 milhões de euros face aos 92 milhões gerados um ano depois, um crescimento que se deveu, sobretudo, à promoção do destino Portugal, principalmente da cidade de Lisboa. Foi também entre 2013 e 2014 que as “*lowcost*” de leste como por exemplo, a Wizzair, abriram as primeiras ligações áreas entre Lisboa, Katowice, Budapeste, Varsóvia e Bucareste (ANA Aeroportos, 2015). Este crescimento de receita entre 2013 e 2014 é mais um exemplo vivo da potencialidade do destino Lisboa e de futuramente um “*hub*” de Cruzeiros em Lisboa.

A questão vai para além das questões das infraestruturas, colmatadas pelo novo terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, mas também passa por entender se temos propensão e predisposição para apostar num “*hub*” de Cruzeiros. Pois esta medida a curto e longo prazo irá afetar a nossa economia, restando saber se será de maneira positiva e que prós e contras irá trazer esta eventualmente aposta. É interessante entender qual tem sido a posição das cidades que possuem “*hubs*” de Cruzeiros já desde alguns anos, casos de Barcelona e Veneza. Na verdade, tanto as entidades como a população são complacentes, pois tem gerado postos de trabalho, receitas e contribuem para o número de turistas que visitam ambas as cidades. No caso de Portugal, os cruzeiros contribuem para o emprego, sendo que trabalham 8.105 portugueses no sector (INE, 2014). Inclusivamente, Portugal beneficia da reparação de navios, manutenção e engenharia/construção naval e mão de obra para as tripulações de Cruzeiros pela Europa.

Uma estimativa da European Cruise Council realizada em 2014 relativamente ao impacto global dos cruzeiros na Europa revela um crescimento anual de 2%, totalizando cerca de 40,2 milhões de euros, dos quais 16 milhões em gastos diretos feitos pelas companhias de Cruzeiros. Some-se a isto a questão dos tripulantes, sendo as companhias de Cruzeiros responsável pela criação de cerca de 350 mil empregos diretos

e indiretos na Europa. Ainda de acordo com as estatísticas de 2014, na Europa embarcaram 5,85 milhões de passageiros, sendo que é importante destacar, que um milhão proveio de outros continentes (ECC, 2015). Em 2014, 6,39 milhões de europeus fizeram Cruzeiros na Europa. Estas estatísticas revelam a vasta oportunidade em que Portugal pode materializar um crescimento exponencial, e neste caso, os Cruzeiros pela Europa são cada vez mais apetecidos por estrangeiros de outros continentes. Podem-se aproveitar as ligações aéreas entre Portugal e Brasil, que como já referimos são coesas e incluem uma oferta diversificada para vários estados do Brasil, seja a Norte ou a Sul.

Neste momento, temos ligações aéreas do aeroporto internacional de Lisboa para as principais cidades alemãs como Frankfurt, Berlin, Colónia, Munique. Estas ligações são realizadas tanto por companhias aéreas alemãs como a Lufthansa, Eurowings como pela TAP Air Portugal. Sendo que a Alemanha continua a ser líder de emissão de cruzeiristas por toda a Europa. Este é um vínculo que Portugal poderá favorecer a curto e longo prazo. As ligações entre Alemanha e Portugal são cada vez mais procuradas pelas companhias aéreas não só alemãs, como também pela “*low-cost*” francesa holandesa Transavia que opera Lisboa-Munique (ANA Aeroportos, 2015). Temos presente um fator importante para reforçar um “*hub*” de cruzeiros em Lisboa com a questão do transporte aéreo. Relativamente às restantes latitudes do globo fora do continente Europeu, no ano de 2017 ignorou-se o voo Lisboa-Pequim pela Hainan Airlines, parceira da TAP Air Portugal, o que significa outra oportunidade para captar o mercado asiático. A ocupação destes voos diretos entre Pequim e Lisboa nos primeiros oito meses ronda os 88% (TAP, 2017). Isto sugere que Portugal poderá ganhar a corrida, perante um mercado europeu cada vez mais competitivo, mas que, no entanto, poderá não oferecer tudo aquilo que Lisboa e Portugal têm para oferecer.

Passando pela gastronomia, património histórico, segurança, cultura e tradição, áreas em que somos mundialmente reconhecidos, pela gentileza, hospitalidade há que mostrar o que há de melhor do nosso país; reconhecer os seus atributos, para sedimentar o futuro seja no Turismo de Cruzeiros, seja na consolidação do “*hub*” de Cruzeiros de Lisboa. Um “*hub*” de Cruzeiros com visão atlântica, que inclua um leque de considerações vitais para o futuro de Portugal e da Europa. Trata-se de preparar o nosso país para o futuro próximo e longínquo, já que o planeamento é fundamental para

atingir metas de crescimento económico (Frasquilho, 2014). Só será possível alcançar as diferentes metas dentro do nosso panorama económico, se existir uma visão futurista em relação ao Atlântico. Almejar um “hub” de Cruzeiros em Lisboa não é mais que ganhar terreno face aos restantes mercados da Europa que competem mutuamente e se adaptam aos diferentes perfis cruzeiristas. De facto, o perfil dos cruzeiristas adequa-se ao momento que a cidade de Lisboa vive, isto é, aeroporto internacional a minutos de distância do Terminal de Cruzeiros, cerca de 20 minutos.

A designação e consolidação de um “hub” de Cruzeiros em Lisboa, passa também pela visão que o nosso país demonstra face ao Atlântico. Será também a projeção do Atlântico e toda a costa portuguesa assim com as regiões autónomas, já mundialmente conhecidas (Seatrade Cruise Med, 2018). Temos seriamente de pensar no futuro do nosso país após o choque económico e financeiro, face ao plano de austeridade a que o país esteve submetido. Acima de qualquer oscilação de mercado, teremos de nos focar no nosso crescimento a curto e longo prazo. A visão é mais que prometedora, é inequivocamente de olhos postos num crescimento sustentável que nos permita gerar novos postos de trabalho, investimento direto estrangeiro e oportunidade de preencher os mais altos quadros profissionais. Estes quadros, como já foi referido, serão preenchidos pela geração que sai das faculdades, altamente qualificados à espera de uma oportunidade. O verdadeiro desafio português é também um desafio do Turismo de Cruzeiros em Portugal, com um carácter resiliente que se distinga pela sua fortaleza e capacidade de superação (Porto de Lisboa, 2012).

Da crise de 2010 temos de lembrar que a nossa economia precisa de ser diversificada e não se concentrar apenas num sector (Frasquilho, 2014). Caso sigamos o rumo já pautado há décadas, não apostando em diversos sectores que fomentam o crescimento, estamos mais suscetíveis a um novo colapso, mesmo que não fosse esse o desejo (Das Neves, 2011). A ambição não pode ser desmesurada, como também não pode ser irrealista. Terá de ser sobretudo ampla de maneira a integrar todos os sectores que almejam um novo horizonte de crescimento. Entrar numa fase de crescimento económico prevê uma resiliência articulada com os diferentes sectores da economia, como também a ação desses mesmos sectores. Por outras palavras, a capacidade de “sobreviver” face às crises que podem vir a eclodir no mundo e na Europa. Uma

economia virada para o mar acarreta possibilidades em diversas áreas da nossa Economia que possam compensar uma ou outra área que esteja a atravessar um momento de contração económica (Salvador, R. 2018). Apesar que de acordo com os indicadores da Eurostat em 2017, Portugal mantêm-se com prognósticos positivos na sua economia e politicamente estável. Há que procurar novas intenções que nos abrem novas janelas de oportunidades (Eurostat, 2017).

O que poderia um “*hub*” de Cruzeiros trazer de positivo para a cidade de Lisboa? É uma questão pertinente, que deve ser respondida com indicadores que serão posteriormente ilustrados. Mas a questão vai mais para além de indicadores. Teremos de complementar os números com o comportamento da sociedade portuguesa perante a “*turistificação*” da capital. Dizer claramente que os prós estão em maioria face aos contras, é sem dúvida um desafio, por agora. Em Lisboa coloca-se a questão do alojamento local, que é já um problema assumido quer pelas entidades municipais quer pelas associações de vizinhos (Antunes, 2018). A que se deve esta massificação do alojamento local em habitações que normalmente eram residenciais? Deve-se sobretudo à aposta no Turismo, e de certa forma poderá repercutir-se para o Turismo de Cruzeiros. Tornando o porto de Lisboa, num “*hub*” de Cruzeiros para o Atlântico, significa que teremos muitos mais cruzeiros a iniciarem na cidade de Lisboa. Isto irá traduzir-se num aumento das dormidas diárias, reservas, viagens, transportes e aumento de receitas fiscais.

O que tem sido transmitido ao longo dos capítulos, é comprovado estatisticamente e através de documentos e obras, qual o impacto do Turismo de Cruzeiros no PIB? Diríamos que o grande “*dilema*” sobre o Turismo de Cruzeiros trata-se da sazonalidade, como já foi referido. Neste momento, de acordo com as estatísticas do Porto de Lisboa, a época alta situa-se entre maio e outubro. Um exemplo, para “*combater*” o flagelo da sazonalidade foi o divulgado pela Secretária Regional do Turismo da RAM. Criou-se um programa em consonância com as entidades privadas com atividade no turismo regional, governo e câmaras municipais, denominado “*Madeira all year around*”. Este programa visa promover o destino Madeira durante todo o ano, evitando picos e cadências na ocupação hoteleira durante alguns meses do ano. Este vigor, deve-se sobretudo ao facto de a Madeira ter sido denominada como “*World’s*

Leading Island Destination” no ano de 2017, e ainda, como melhor destino turístico insular europeu. Pela frente, tanto Portugal como a RAM, terão responsabilidades enormes para manter e reforçar estes estatutos, pois a questão do Turismo é uma questão de investimento constante.

O desinvestimento na área do Turismo provoca estagnação, deterioração dos serviços e posteriormente perda de influência num mercado tão competitivo quer em termos europeus, quer em termos globais. Tendo Portugal condições favoráveis meteorológicas durante a maioria dos 365 dias do ano, não sendo historicamente um país abatido pelos fenómenos naturais climatológicos, é mais um fator de oportunidade a explorar (Daveau, 1998). Do ponto de vista geográfico, temos todas as condições. Mesmo assim, sendo que estas condições são, pelo menos para já, fixas e pouco condicionadas a alterações, teremos de alguma forma de nos adaptar a possíveis condicionantes, que no caso particular de Portugal, são mais vantagens que desvantagens, tendo em conta que o país já há várias décadas tem uma tradição turística reconhecida por toda a Europa e pelo Mundo. Mais uma vez reforça-se que a questão fundamental do Turismo de Cruzeiros e uma eventual criação de “*hub*” de Cruzeiros em Lisboa, prende-se com fatores de sazonalidade, competência dos mercados, e capacidade de atracção e ligações áreas e transporte até ao Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia. O aumento da competitividade internacional do turismo português passa certamente pela aposta na diferenciação e na qualificação dos recursos humanos (Trindade, 2010).

Cabe destacar que se nos queremos manter nos principais mercados, teremos de nos adequar a essas regras, impondo a nossa hospitalidade, a nossa gastronomia, e todo um leque de ofertas exclusivas e simultâneas que poucos destinos mundiais disponibilizam. Marcar essa diferença é sem dúvida o maior desafio do Turismo português para o século XXI (Trindade, 2010). É inegável o esforço que tem sido feito em termos estratégicos para promover o destino Portugal nos países nórdicos, Brasil e América do Norte, que agora estão a dar frutos. Isto com o objetivo de alongar a nossa dependência aos principais mercados emissores de turistas como Reino Unido e Alemanha. Captar novos mercados é fundamental para manter uma estratégia que seja viável durante todo o ano, ao ponto de evitar quebras associadas a decadência de fluxos

de turistas. No quadro da oferta turística é inegável que o sector do turismo vive hoje uma realidade totalmente diferente, não só mais diversificada, mais igualmente mais qualificada e com um maior grau de homogeneidade em termos de presença geográfica (Trindade, 2010). As campanhas de promoção do destino Portugal também são importantes, tendo aqui uma oportunidade de lançar o país como slogan presente de destino maior dos principais portos de Cruzeiros na Europa.

Em 2009 lançou-se a campanha “Descubra um Portugal Maior” e um ano depois a campanha “Descubra Portugal”. Ambas permitiram, não só fomentar o turismo internacional como também que os portugueses se aventurassem a conhecer melhor o interior do país e os recantos regionais. Este tipo de campanhas foi importante para alterar os números de ocupação e visitantes no nosso país durante o período de 2008-2010 e posteriormente face à crise económica. Os principais países emissores de turistas, afetados pelo colapso financeiro, deixaram o nosso país com diversas dificuldades. A solução passou, tanto pela aposta no mercado brasileiro como norte-americano e asiático. Com isto, é importante a existência de uma estratégia plausível que “apazigue” estas oscilações de mercado e permita a promoção do destino durante todo o ano. Face ao crescimento constante do Turismo em Lisboa, e agora com o novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, é fundamental rentabilizar e aumentar o encaixe financeiro para o nosso país nos próximos anos.

É também uma questão de redenção, daquilo que são os nossos mercados tradicionais, neste caso o Reino Unido e Alemanha. Isto é potenciar outros mercados emissores, com a promessa de manter fluxos de turistas sempre em números consideráveis. A diminuição do fluxo de turistas acabará obviamente por colocar em causa todo um sistema, que se reflete na retração dos investidores no sector. Inclusive, coloca em causa todo o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido ao longo de décadas pelos atores e entidades com responsabilidades no setor turístico. Por isso mesmo, propor um “hub” de Cruzeiros para Lisboa, trata-se sobretudo de salientar a vontade de aliciar novos mercados promissores. A estratégia passa por captar todos os mercados dentro e fora da Europa, de maneira a compensar, sempre e quando houverem eventuais quebras quer estas sejam por questões económicas quer por questões sazonais. É factual que a maioria dos cruzeiristas prefere fazer Cruzeiros pela Europa no

Verão de acordo com os dados do European Cruise Council (ECC, 2015). No entanto, são os mercados do Norte que ganham ímpeto no Inverno como por exemplo os fiordes noruegueses que são muito quotizados desde novembro até maio.

As duas maiores companhias de Cruzeiros a operarem na Europa, Costa Cruzeiros e MSC, programam os seus Cruzeiros para o Norte da Europa em pleno Inverno, já que em maio a estratégia passa a ser o mediterrâneo ocidental e oriental. Quer dizer que existe um mercado bastante vasto, com soluções em qualquer altura do ano. O novo “hub” de Cruzeiros de Lisboa deverá conter esse fator principal de distinção com outros destinos. Deverá diferenciar-se pela possibilidade ser um porto e uma cidade apta para receber uma grande quantidade de Cruzeiros durante todo o ano. Essa diferença deve ser marcada pela possibilidade de efetuar escalas e iniciar Cruzeiros, para além de todos os serviços inerentes à receção do turista que embarca ou desembarca no Terminal de Cruzeiros. Ter a conceção de porto “turnaround”, de origem, como também porto de escala, uma espécie de ligação entre estas duas operações que permitam rentabilizar a infraestrutura como fomentar o crescimento económico na cidade de Lisboa.

Enumera-se seguidamente, aquilo que se sublinha como sendo os principais pilares para materializar num futuro próximo: o novo “hub” de Cruzeiros de Lisboa como porta para o Atlântico na rota dos Cruzeiros:

- Assegurar a curto e longo prazo a viabilidade de um “hub” de Cruzeiros, como principal porto “turnaround” do Atlântico Norte.
- Rentabilizar o novo terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, destacando-se pela sua arquitetura moderna e prestável.
- Fomentar o Porto de Lisboa como uma nova porta para o Atlântico, como outrora foi o Aeroporto Internacional de Lisboa nos voos transatlânticos, principalmente da América Latina e Brasil.
- Potenciar o destino Lisboa, assim como os seus produtos associados, serviços e património histórico.
- Aproveitar a privilegiada posição geográfica para apelar a novos mercados em ascendência, como é o mercado brasileiro e norte-americano.

- Aproveitar a expansão da TAP Air Portugal com o crescimento da sua frota de médio e longo curso, assim como a expansão da TAP Express na África do Norte.
- Lançar campanhas de marketing nos principais mercados emissores de cruzeiristas que iniciam viagem em Lisboa.
- Criar infraestruturas de acesso que permitam boa acessibilidade do terminal de Cruzeiros até a baixa da cidade e outros pontos fulcrais.
- Realizar manutenção das infraestruturas já existentes que permitem uma ótima acessibilidade às principais atrações da cidade de Lisboa.
- Reunir as principais companhias de Cruzeiros que operam em Lisboa, ou que prevê em vir a operar, com o objetivo de criar um programa com as mesmas características do programa “Portugal Stopover”.
- Organizar campanhas de descontos e vantagens para os passageiros que antes de iniciarem o Cruzeiro em Lisboa fiquem entre 2 a 3 noites nos hotéis da cidade.
- Criação de uma rede de transportes única e exclusivamente para transporte de passageiros do Terminal de Cruzeiros até os principais pontos da cidade, uma espécie de “*Lisbon Cruise Terminal Shuttle*”.
- Contribuir para o desenvolvimento da geoeconomia da plataforma continental.
- Reduzir a dependência dos principais mercados emissores como Reino Unido e Alemanha.
- Complementar brechas ou quedas de mercado com captação de novos mercados fora da Europa.
- Incentivar os operadores turísticos a promoverem Cruzeiros com origem no Porto de Lisboa.
- Possibilidade de a partir do Porto de Lisboa, pela sua localização geográfica realizar os percursos do mediterrâneo como Norte da Europa.
- Colocar o Turismo de Cruzeiros como um dos principais motores do Turismo em Lisboa e Portugal.

- Simbiose entre os diferentes operadores turísticos e companhias de Cruzeiros de forma a promover Lisboa como porto de origem.
- Lançar um programa de vantagens para os passageiros promovendo o “Lisbon Cruise Hub”.
- Reforçar a visão atlântica de Portugal, promovendo o novo terminal de Cruzeiros com um “hub” moderno e de fácil acessibilidade ao aeroporto internacional e linhas de comboio que seguem para Madrid.
- Facultar a possibilidade de receber passageiros que irão iniciar cruzeiro em Lisboa, nas estações de comboio de Santa Apolónia e Oriente.
- Abrir rotas de comboios para a Península Ibérica e resto da Europa.
- Interligar o novo Terminal de Cruzeiros com o transporte aéreo através do Aeroporto Internacional de Lisboa, como também com o transporte ferroviário.
- Promover o “*Lisbon Cruise Hub*” nas estações de comboio de Madrid, Barcelona, Paris etc.
- Estratégia predominantemente polivalente, de maneira a cativar todos os mercados emissores de cruzeiristas.

A consolidação do mercado de Cruzeiros em Portugal, está neste momento longe daquilo que é pretendido, seja pelos operadores turísticos, que obviamente quantos mais turistas atraírem melhor, seja por parte das entidades públicas responsáveis pelo Turismo. A perceção que temos é que o Turismo está a aumentar de acordo com as já abordadas estatísticas do INE de 2016 e 2017. No entanto, importa constatar que à medida que o Turismo cresce há uma queda substancial no Turismo de Cruzeiros no Porto de Lisboa. Por exemplo, o decréscimo verificado no mês de janeiro de 2018 face ao período homólogo, mesmo tendo em conta a sazonalidade, que é sempre um fator determinante como já foi mencionado. A questão é simples: a queda no mês de janeiro de dois períodos anuais deve-se à sazonalidade ou perda de influência para outros mercados? Certamente que a questão sazonalidade terá grande influência, mas não só. Por exemplo, o único plano estratégico para o Turismo que estabelece uma prioridade tornar o porto da cidade como porto “turnaround” é o Plano Estratégico para o Turismo elaborado pela Câmara Municipal do Funchal em consonância com o Governo Regional.

Isto leva-nos a crer que para além da sazonalidade que é notória, seja em Lisboa como nos principais portos de Cruzeiros da Europa, como Barcelona, Marselha, Veneza, há também a questão da promoção e da alavancagem que as entidades governamentais podem ter neste aspeto.

Como *suavizar* a queda de mercado, pelo fator sazonalidade? A interface de ligação entre as entidades governamentais, os operadores turísticos e as companhias de Cruzeiros encontram-se como a melhor fonte de resposta aos problemas identificados. Não é razoável chegar a um bom porto sem estes três atores em consonância. O quadro da Figura 1 mostra o decréscimo dos valores do tráfego de cruzeiros no porto de Lisboa no mês de janeiro de 2018 em comparação com o mesmo mês do ano anterior. Note-se, que em janeiro de 2017, não estava ainda em funcionamento o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia. No entanto, nessa mesma data, tivemos mais passageiros, mais tráfego e mais passageiros em *“turnaround”*. Isto deve-se sobretudo pela ainda despromoção do destino Lisboa como porto de origem, estando o novo terminal dependente dos Cruzeiros em trânsito, o que origina ainda mais sazonalidade, criando volatilidade no mercado.

O sucesso pretendido irá depender sobretudo da maneira como quebramos o paradigma na nossa atual economia e nos viramos para o mar, e para o Turismo sem ser maioritariamente pela via aérea (Vitorino, 2018). Estamos obviamente a promover o nosso país da melhor maneira possível. Ainda assim, desencontramo-nos muitas vezes da aposta por parte dos operadores turísticos da ideia de colocar Lisboa como porto de origem. Isso por agora, para os operadores, concentrados também no crescimento das ligações aéreas, fica sempre para segundo plano. Deve-se também à incapacidade de existir um estudo que comprove os prós e contras, limitando-se apenas a *“teorizar”* aquilo que é o Turismo de Cruzeiros em Portugal. De certa forma, essa abordagem deve interiorizar conceitos mais económicos, geoeconómicos que ajudem de alguma maneira a revitalizar a economia do nosso país. Já que temos aeroportos e o principal terminal de Cruzeiro do país bem equipados, modernizados e aptos para receber quantidades de passageiros, porque limitar-nos apenas a um só sector?

Se algo nos demonstrou a crise de 2009, que ainda hoje faz-se sentir, embora com efeitos menos notórios, é sobretudo a falta de planeamento e a falta de alternativas

viáveis. Essa alternativa pode perfeitamente passar pela aposta no porto de Lisboa como porto “*turnaround*” desmistificando tudo aquilo que pode parecer complexo (Porto de Lisboa, 2018). Por parte da comunicação social, vários artigos de reportagem sobre o impacto do Turismo de Cruzeiros da Economia portuguesa foram enaltecidos. No entanto, e por não lhes tocar defender as hostes, verifica-se a inexistência de uma visão estratégica para o Turismo de Cruzeiros, assim como uma visão Atlântica. Uma visão determinada a desbravar todos os benefícios que o nosso país poderá usufruir em termos económicos nesta aposta no Turismo de Cruzeiros.

Figura 1: Movimento de cruzeiros no Porto de Lisboa em 2017 e 2018

<u>Tráfego de Cruzeiros</u> <u>Porto de Lisboa</u>	<u>Janeiro</u>		
	2018	2017	Var %
Nº de Navios	9	12	-25,0%
Nº de Passageiros Totais	13.176	17.517	-24,8%
Em Turnaround	85	137	-38,0%
Em trânsito	13.091	17.38	-24,7%

Fonte estatística: Porto de Lisboa. Autoria Própria

O “comportamento” destes números explica-se pela tendência e aposta mais efetiva nas ligações áreas, como também na programação anual de Cruzeiros para o período de 2017/2018. A promoção de Cruzeiros com origem em Lisboa, em comparação com a promoção que é feita para os Cruzeiros que saem de Barcelona, é “desleal”. Mas isto prende-se sobretudo, não só com as agências de viagens, e companhias de Cruzeiros, mas também com a questão da promoção do destino como porto de Cruzeiros de excelência. Uma pesquisa nas principais agências de viagens como Abreu Viagens, Soltrópico, TopAtlântico, Halcon, em solo português, conduziu à conclusão de que a maioria destas agências vendem Cruzeiros com origem em portos como Veneza e Barcelona. São poucos os Cruzeiros que estas agências vendem com origem em Lisboa, devido mais uma vez, à inexistência de programas que promovam o porto de Lisboa como porto de origem. De facto, só agora é que estamos a despertar para o nosso posicionamento enquanto porto influente, conhecido pela sua excelência, acessos e vantagem geográfica e fazendo parte do leque de ofertas desde o

mediterrâneo até a Europa do Norte. Esta promoção trará benefícios económicos e crescimento no setor do Turismo.

Recentemente, a MSC lançou um Cruzeiro verdadeiramente Atlântico que inicia em Lisboa, passando pelo Funchal e navegando até ao Rio de Janeiro e Buenos Aires. Estes tipos de Cruzeiros são mais longos e a idade média das pessoas que optam por estes cruzeiros é de 50 anos (MSC, 2017). Ou seja, é evidente a falta de promoção do porto de Lisboa como início de viagem, tanto a nível regional como a nível global. Os mercados concorrentes levam já décadas a preparar a sua estratégia e colocam-na em vigor, juntamente com as companhias de Cruzeiros. Oferecendo taxas portuárias apelativas, ligações áreas de maneira a preencher os camarotes ao máximo, manutenção e serviços de logística aos passageiros como também às tripulações. Consolidar o “hub” de Cruzeiros em Lisboa requer uma estratégia similar a estes portos, anexando questões técnicas, e o currículo invejável que a cidade de Lisboa oferece ao turista que a visita. Nesta competição, Lisboa terá uma palavra a dizer, quer pela sua hospitalidade, quer pela sua distinção, gastronomia e património histórico, como já referido ao longo do texto. Crescer é sem dúvida um objetivo a traçar, mas há que crescer com estratégia, com pensamento atlântico e de maneira sustentável.

Relativamente ao Turismo de Cruzeiros, durante todas estas décadas, o país carece de uma estratégia concreta, forte e consolidada, de maneira a poder atingir objetivos vitais para o desenvolvimento do setor em Portugal.

6. ECONOMIA NACIONAL – O PRESENTE E O FUTURO

De acordo com o Banco de Portugal (2016), a economia portuguesa continua num processo de recuperação após um período de crise. As projeções macroeconómicas para o período compreendido para os anos de 2017 a 2019, apresentam-se com positivos, dentro do crescimento europeu. Para 2017 as projeções de crescimento do PIB rondaram os 2,5%, sendo que para 2018 crescerá 1,7 e em 2019 irá crescer 1,6% (Banco de Portugal, 2017). A evolução da atividade económica e respetivo crescimento é impulsionado pelo comportamento positivo das exportações. Todavia, o crescimento poderá estar condicionado pela atual estrutura dos diversos sectores da economia

portuguesa, devendo esses sectores ser alvo de ajustamentos. Note-se, para o fato das exportações portuguesas atingirem números históricos, pela lógica de que o produto português se torna cada vez mais competitivo nos mercados internacionais. O principal desafio da economia portuguesa nos próximos anos, passa pela materialização de uma estratégia integrada que possa acumular riqueza e bem-estar para a sociedade portuguesa (Sousa, A. 2016).

Importa reter que este crescimento se deve sobretudo à capacidade de dinamizar e criar alternativas numa economia estagnada. Passa pela abertura dos diversos setores da economia ao mercado internacional, gerando oportunidades de crescimento e postos de trabalho. Um dos setores que poderá aproveitar este ritmo de crescimento positivo é o setor do Turismo de Cruzeiros, pelo potencial que apresenta. Por outro lado, existe o panorama do consumo privado, que continuará condicionado pelo baixo crescimento dos salários reais, apesar de existirem melhores condições de acesso ao trabalho. Entre o período de 2016 e 2019 as exportações continuam a ser o principal motor do crescimento real do PIB. Este crescimento é também acompanhado pela procura interna, que desde 2015 voltou a crescer.

Durante o período 2017-2019 poder-se-á verificar um crescimento associado ao acesso ao crédito para habitação com baixas taxas de juros. Isto, para além da progressiva melhoria das condições e acesso ao trabalho. A procura externa irá permitir um crescimento médio anual das exportações de 5%. Referir que o comportamento favorável das exportações, verifica-se tanto na componente de bens como de serviços. Por exemplo, o bom desempenho das exportações de turismo, deve-se sobretudo pela ocorrência de eventos de grande magnitude e atracção de massas em território nacional. Estes momentos, são oportunidades que servem para estimular e encorajar o crescimento da economia, principalmente na área do Turismo. Outra perspetiva importante passa pela internacionalização da economia portuguesa, visto que a sua ascendência se deve ao grau de abertura aos principais mercados internacionais. Esta abertura é medida pelo peso das exportações e importações no PIB, em termos nominais. De acordo com os dados, de 72% em 2008 para 79% em 2016 e 91% em 2019. Esta evolução é influenciada sobretudo pelas exportações, com um peso de 31% no PIB em 2008, passando para 40% em 2016 e em 2019 será de 46% (Banco de Portugal, 2017).

O atual percurso da economia portuguesa herda desde a plena euforia nos anos pós-entrada na CEE em 1986 até as décadas de estagnação na viragem do século, e finalmente a eclosão da crise de 2008 (Almeida V., Castro G. e R. Félix 2009). O crescimento médio de 2,9 % na década 90, deu lugar a períodos de estagnação que se refletem até hoje, com sequelas em vários setores da nossa economia. A economia portuguesa tem vindo a perder terreno desde 1999, face aos seus parceiros comunitários, desvirtuando-se da realidade das principais economias da Europa. Portugal acompanha com a sua estagnação económica, o crescimento europeu nos últimos anos, com apenas 5%, um número pouco aceitável para o velho continente se posicionar como a região com o maior polo económico do planeta. A verdade é que os países periféricos da UE, incluindo Portugal, foram palco de regastes financeiros e políticas de austeridade que marcaram pauta nas economias. A título de curiosidade, nos últimos 25 anos, o crescimento anual do PIB europeu foi superior à média mundial em apenas duas vezes, 1998 e em 2001 (Júlio, P. e Maria, J. 2017).

O principal desafio das economias europeias passa por catapultar as sequelas da crise financeira que ainda hoje se sentem para um novo período de crescimento financeiro. A nova geografia da economia mundial mudou o paradigma onde existem outros polos de atração financeira para além do polo europeu. Desde 2013, que se verifica um panorama de recuperação económica face ao plano de austeridade imposto nos anos anteriores, como também a excelente performance das exportações (Banco de Portugal, 2014). Contudo, este crescimento não tem permitido voltar aos níveis absolutos de produção de riqueza (PIB), de consumo público e consumo privado registados nos anos anteriores à crise (INE, 2016). Em termos positivo, realce para o comportamento das exportações de bens e serviços, sendo o principal responsável pelo impacto estrutural, colocando-se muito acima das importações e assim equilibrando a balança comercial. É certo que esta tendência de reequilíbrio externo sofre oscilações do mercado internacional e expõe sinais de desaceleração e esgotamento. Num outro termo, a situação negativa mantém-se ao recuo do investimento que em 2016 situou-se num valor inferior ao de 2008 (INE, 2016). Este indicador revela a enorme dificuldade das empresas investirem, como também das famílias.

É, portanto, necessário procurar alternativas de maneira a colmatar as lacunas que poderão deixar setores e atividades da nossa economia. Vimos a maneira como a economia portuguesa se tem comportado antes e pós crise. É fundamental almejar novos horizontes de maneira a estabelecer e potenciar atividades prósperas na economia portuguesa. A desaceleração da economia, deve-se sobretudo ao processo de convergência com as restantes economias europeias ao longo dos últimos 18 anos. Mas, também a falta de aposta em setores que poderão criar riqueza, emprego e qualidade de vida nos cidadãos do nosso país. A crise provou que não se desenvolveu uma economia resiliente nem preparada para ultrapassar períodos de crise (Vargas, J. e J. Intield 2014). Ainda assim, e muito devido à austeridade aplicada, foi possível evitar o colapso eminente. Obviamente, todas as debilidades internas, fatores endógenos e exógenos, complementam os períodos de crise, onde se nota que a nossa economia não estava preparada para sobressair, criando desequilíbrios e expondo-se a riscos.

Uma economia integrada na União Europeia, como é a economia portuguesa, tem sofrido as dificuldades já mencionadas, no entanto, não se aplica apenas a Portugal. Essas dificuldades são referidas como insucessos na evolução das condições e dos “processos de convergência económica e de coesão social e territorial” (Banco de Portugal, 2014). Estes fatores conduzem, obviamente, à perda de influência na união económica e incumprimento dos objetivos socioeconómicos, inerente ao projeto europeu (Simões, A. 2013). Para além destes fatores, o surgimento das novas economias no leste europeu, que beneficiam de uma maior abertura, competitividade, e por consequência maior atratividade na captação de investimento direto estrangeiro (Leal, A. 2007). A principal preocupação da economia portuguesa, prende-se sobretudo a saber ganhar a sua quota de mercado e internacionalizar os setores produtivos da sua economia (Sousa, A. 2016). Sem esta premissa, estaremos submetidos à estagnação económica, já reconhecida durante décadas. Onde o crescimento não é suficiente para “empurrar” o país rumo a uma posição forte na Europa.

Aliás, a economia portuguesa, está submetida à concorrência de leste, como também à concorrência dos mercados asiáticos. Para além, de que em termos sociais, a sociedade portuguesa encontra-se pouco esperançada com o crescimento económico, pois sente-se ainda flagelos da crise. A sociedade portuguesa continua a viver sob o

fantasma da crise do “*subprime*”⁹, mas, no entanto, está a recorrer novamente ao crédito, o que poderá provocar uma nova crise (Das Neves, 2017). O endividamento das famílias é um fator importante para catapultar o novo cenário de crise. É necessário manter um crescimento sustentado, fora de qualquer corrida em massa ao crédito. Uma das consequências da crise de 2008 foi a questão do crédito malparado, onde as famílias e o próprio estado português criaram dívidas insustentáveis. É necessário assimilar as consequências da crise, e procura alternativas de crescimento que sejam mais resilientes às oscilações dos mercados e ao fator “sazonal”. O Turismo em si, é já uma alternativa interessante para o nosso país, e dentro desse Turismo, poderemos considerar o Turismo de Cruzeiros. Fundamental neste momento, é reverter a tendência negativa, dos indicadores socioeconómicos apresentados, de maneira a gerar riqueza e qualidade de vida, almejando um futuro mais próspero para os nossos jovens.

Por sua vez, as economias do núcleo central da Europa revelaram um balanço comercial positivo, que comparativamente as economias centrais de menor dimensão representa um superavit superior a 8% em 2015 (INE, 2016). A forma mais prática de perceber os problemas que a economia portuguesa enfrenta na atualidade e que enfrentará no futuro, caso não exista uma solução viável, passa pela questão da internacionalização da economia, que tem vindo ao longo das décadas a tornar-se lenta, limitada e em desvantagem com o padrão europeu. No entanto, a internacionalização da economia, porventura identifica-se como a maneira mais suscetível de ultrapassar a crise, criando possibilidades e padrões de crescimento. A possibilidade de regeneração comercial, atingindo novos sucessos leva a maioria dos economistas do país a pensar que será uma solução viável nas próximas décadas (Sousa, A. 2016). A evolução da economia portuguesa só poderá ser possível se entendermos os mercados internacionais, dentro do quadro europeu e da globalização.

O aprofundamento do projeto da União Europeia tornou as regras mais restritivas e mais competitivas, no âmbito empresarial, mas também abriu novas oportunidades que deverão ser aproveitadas (Banco de Portugal, 2015). A questão

⁹ “Subprime” é um conceito em economia para referir-se ao crédito à habitação de alto risco que se destina à população com baixos rendimentos, e a única garantia exigida é o imóvel através de uma hipoteca.

européia em termos económicos não é de todo um “fardo” para o nosso país. Pelo contrário! Transitámos de uma moeda “fraca” para uma moeda “forte” após adesão do Euro, o que provocou um novo quadro competitivo, ajustamento das empresas e da economia às regras orçamentais. O novo quadro baseado em aumento da produtividade, diz que “a evolução dos custos salariais nominais tende a convergir para um alinhamento em torno das grandes tendências da inflação nos mercados globalizados de referência” (AMECO, 2016). Obviamente que perante este quadro, a economia portuguesa acusou degradação da sua competitividade-custo internacional com reflexos relevantes na degradação da rendibilidade do sector dos bens e serviços transaccionáveis. A economia portuguesa teve também de adaptar-se às regras de consolidação orçamental incorporadas no Pacto de Estabilidade e Crescimento, ou seja, uma realidade diferente em termos estruturais. Tratando-se de um regime de política macroeconómica com uma rígida orientação em favor das metas orçamentais, exige-se cada vez mais face aos desequilíbrios e dívida pública.

Evidentemente que, a economia portuguesa encontra-se numa fase de longa transição, face à competitividade num mercado europeu cada vez mais exigente e rigoroso. Esta transição deve-se sobretudo ao alargamento da União Europeia e à globalização latente nos mercados internacionais. O sucesso da superação da crise económica passa pelo aumento cumulativo da produtividade-valor. Certo que um dos problemas da competitividade da economia portuguesa não se deve aos problemas de produtividade nas operações da transformação e produção, isto é, eficiência. Deve-se ao facto, do posicionamento nas atividades com maior relevância, nos mercados concorrenciais, isto é, eficácia (AMECO, 2016). É fundamental desenvolver novos fatores competitivos que adotem os novos parâmetros tecnológicos. Trata-se sobretudo de criar avanços tecnológicos que liderem nas diferentes e complexas atividades ligadas à economia do país. A intensificação da participação nos processos de globalização, cada vez mais evidentes, leva a cabo o intuito de reequilibrar o balanço de oportunidades e ameaças para a economia. É importante aumentar a capacidade nacional de satisfação da procura interna, ou seja, estabelecendo um processo de dentro para fora, criando condições para o crescimento económico.

Numa perspetiva geral, a economia portuguesa entrou numa era de crescimento diminuído, muito devido à interrupção da convergência das políticas europeias, e muito por via da perda da eficácia das políticas públicas que foram apresentadas ao longo de décadas. Para futuro, a recuperação económica apenas será alcançada se se conseguir priorizar as suas dimensões estruturais e se se conseguir redimensionar as suas perspetivas a longo e curto prazo. Os atores intervenientes terão a capacidade de competir através da sua inovação, que terá de conjugar-se com uma geração altamente preparada disposta a inovar e sobressair nos mercados internacionais. Poderá ser um panorama próximo, onde é necessário aproveitar a recuperação mundial e europeia, e recuperar dos efeitos das medidas de austeridade. Estas medidas de austeridade, provocaram dificuldade em conseguir financiamento da economia. Progressivamente, é viável a recuperação económica, o que permitirá a recolocação de Portugal e da sua economia num rumo de convergência com o nível médio de desenvolvimento da UE (AMECO, 2016).

Apenas com uma capacidade concorrencial do tecido empresarial do país, a economia portuguesa poderá recuperar o seu crescimento de maneira duradoura e próspera. O nível salarial do trabalho pouco qualificado em Portugal, deverá ser uma preocupação a curto prazo, pois o país perdeu a sua atratividade face ao alargamento da união europeia e ao mercado de leste. As economias emergentes dos países recém integrados no projeto europeu adaptaram-se adequadamente aos processos de produção e distribuição à escala da economia mundial (AMECO, 2016). Esta nova vaga de competitividade e valor pretende que se construa cada vez mais a ideia de um novo equilíbrio e inovação. Pretende também reformas e ações que acelerem o movimento em direção a novos princípios de competitividade, atratividade e inovação no comércio mundial. A economia portuguesa no futuro poderá ter sucesso se a sua capacidade de especialização internacional for estimulada de maneira a garantir entrada nos principais mercados do globo (AMECO, 2016).

“A progressão dinâmica do contributo do esforço de exportação para o crescimento da economia portuguesa e para a criação de emprego depende, neste quadro, cada vez mais, do desenvolvimento de formas de eficiência coletiva, alicerçadas em redes empresariais colaborativas de partilha de experiências, capacidades, custos e

riscos bem como em lógicas de aglomeração (“clusters”) entre empresas, universidades e centros tecnológicos e de investigação, e não de simples ações centradas em empresas, produtos e setores, considerados individualmente” (AMECO, 2016). Passa então por devolver a capacidade as empresas de se integrarem em projetos ambiciosos do ponto de vista tecnológico e inovação, no entanto sustentáveis, que apresentem lucros a curto e longo prazo. A economia portuguesa caminha para índices de recuperação económica, ainda que muitos apresentem uma lentidão expectada face aos anos de austeridade e contração. De facto, o Turismo é um dos setores que nos últimos anos, tem vindo a mudar essa tendência negativa, tal como referimos o Turismo represente hoje 7% do PIB (INE, 2017).

O que de alguma maneira, deixa o nosso país aberto a novas oportunidades, principalmente no setor do Turismo de Cruzeiros (Barros, U. G. 2015). Cabe aos decisores políticos reforçarem estratégias que permitam este crescimento sectorial, já em curso, e que apresentem enormes possibilidades no futuro, quer na criação de emprego, quer na competitividade nos principais mercados globais (Anexo 4).

7. HUB DE CRUZEIROS – O POTENCIAL PORTUGUÊS

7.1 MERCADO INTERNACIONAL

A oferta de navios de cruzeiro junta a vertente tecnológica com o conforto e lazer. Os navios oferecem, neste momento, todas as condições ideais para proporcionar ao passageiro uma viagem tranquila e agradável. Segundo Branchik (Branchik, 2014) ao contrário das décadas antecedentes, nesta época o cruzeiro é para todos, ou seja, casais, famílias, reformados, e a classe-média são o principal público alvo, pois os cruzeiros têm agora preços acessíveis, destinos variados, promoções atraentes, e duração de viagem mais reduzida, além da robustez do próprio navio. Este novo paradigma permite a aposta com confiança em mercados distribuídos um pouco por todo o mundo. A oferta é abrangente e global. Em 2015 a capacidade total dos cruzeiros abrangia quase 500 000 passageiros nos 298 navios (Cruise Market Watch, 2014). Já no lado da procura, os EUA comandam em larga escala a maior quota de mercado na indústria, onde anualmente mais de 10 milhões de passageiros embarcam num cruzeiro (Business Research &

Economic Advisors, 2015), o que faz com que os norte americanos dominem mais de metade do mercado mundial, seguidos pela Europa, onde a Alemanha e o Reino Unido ultrapassaram já o milhão de passageiros por ano desde 2010. Quanto a destinos, as Caraíbas dominam o mercado com larga vantagem sobre o Mediterrâneo (Florida-Caribbean Cruise Association, 2015). A Cruise Lines International Association reporta adicionalmente ao facto de existirem cada vez mais passageiros, existem também, a cada ano, cada vez mais rotas e cada vez mais navios que dão força ao alavancar do mercado internacional.

Apesar do acidente do navio Costa Concordia em 2012, onde se registou uma queda acentuada nas reservas e um aumento do cancelamento das já marcadas viagens de cruzeiros (Research and Markets, 2012) o mercado internacional é cada vez mais próspero e continua em crescendo. Como refere a WTO (2012) a procura pelo turismo de cruzeiros fez gerar os maiores ganhos dentro do próprio setor do turismo, reforçado também pelo facto deste segmento ser dos que mais rapidamente cresce no setor. Os números são explícitos: desde o ano de 2009 que número de passageiros no mundo tem vindo a crescer, embora de forma residual de ano para ano. Mas quando comparado num horizonte temporal, o número é bastante marcante. De 2009 a 2017 o mercado registou um aumento de cerca de 8 milhões de passageiros, passando desde os 17,8 milhões para os 25,8. O ano que registou uma maior diferença em crescendo em comparação com o seu ano antecedente foi o de 2016, onde mais 1 milhão e 500 milhares de passageiros embarcaram num cruzeiro

Veja-se o caso do mercado chinês, que registou um inesperado e momentâneo crescimento exponencial que gera uma oportunidade não antes reconhecida, mas ao mesmo tempo um desafio em termos de competitividade, adaptabilidade, mas sobretudo, de sustentabilidade. Na realidade, os dados projetam um crescimento no setor do turismo na ordem do 1.8 mil milhões e por isso, o setor do turismo de cruzeiros e a aposta em Lisboa como porta europeia e como um hub de cruzeiros, visiona-se como a mais acertada.

Se Itália, Espanha e França, os países geograficamente mais próximos de Portugal, são considerados como mercados chave a nível europeu relativamente à origem dos cruzeiros, Portugal deverá colocar em prática a primeira lei da geografia¹⁰ para obter o mesmo sucesso dos seus países vizinhos.

8. VISÃO ESTRATÉGICA NACIONAL

É certo que uma das várias tendências internacionais com impacto no turismo, será o crescimento da indústria de cruzeiros turísticos. Por isso, é essencial as condições naturais e infraestruturais para os cruzeiros turísticos. Uma das linhas de atuação do Turismo de Portugal (2017) para gerar redes e conectividade é precisamente promover e captar operações de homeport e de turnaround de cruzeiros, o que assenta na visão estratégica de “afirmar o turismo como hub para o desenvolvimento económico, social e ambiental em todo o território, posicionando Portugal como um dos destinos turísticos mais competitivos e sustentáveis do mundo.” Em termos de operacionalização é necessário a “Promoção e captação de rotas de cruzeiros e de operações turísticas” e o “fortalecimento da competitividade e da atratividade dos portos de cruzeiros turísticos” (Turismo de Portugal, 2017).

Para rematar, a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, garante que “teremos um crescimento de escalas na ordem dos 8%, mas, em termos de passageiros será muito maior. O crescimento passará de cerca de 520 mil passageiros para mais 100 mil, ou seja, cerca de 620 mil passageiros num ano” (Vitorino, 2018).

De acordo com o documento Turismo 2020 (2017) “Portugal quer ser o destino com maior crescimento turístico na Europa, suportado na sustentabilidade e na competitividade de uma oferta turística diversificada, autêntica e inovadora, consolidando o Turismo como uma atividade central para o desenvolvimento económico do país e para a sua coesão territorial”.

¹⁰ Waldo Tobler (1970): "Tudo está relacionado com tudo o resto, mas coisas próximas estão mais relacionadas do que coisas distantes."[

A visão estratégica nacional concentra-se em dinamizar o país com a sua diversidade concentrada e autenticidade. O facto de ser um país acolhedor, país com história, cultura e modernidade, país com serviços de excelência, país de mar, sol praia e natureza e na vanguarda do crescimento turístico (Turismo 2020, 2017). O documento define três pilares visionários: atratividade, competência, capacidade, comunicação e cooperação. Destaque ainda para a qualificação e valorização do território e dos seus recursos turísticos distintivos, um marco importante face aos restantes países europeus. Reforçar a competitividade e internacionalização das empresas do Turismo. Promover a comercializar a oferta turística do país e das regiões. Algo que tem vindo a ser desenvolvido ao longo dos anos, a promoção da oferta turística do nosso país, e as empresas constituem um papel fundamental de captação nos atuais e novos mercados. Uma visão que analisa a questão territorial como um recurso turístico de excelência e conjuntamente com a qualidade dos serviços são os grandes responsáveis pela procura.

A valorização do território inclui as infraestruturas de apoio, património histórico cultural, orla costeira, áreas naturais e rurais e áreas urbanas. Destaca-se o fator de atratividade que dá prioridade a valorização da costa e reforço da interação da economia do mar e turismo (Turismo 2020, 2017). Outro ponto importante visa o desenvolvimento e transferência de conhecimento científico e tecnológico para as empresas do turismo, promovendo a valorização económica da I&D. Na comunicação dá-se importância a procura turística, onde se abordam as campanhas de publicidade, eventos em Portugal e no estrangeiro e as plataformas digitais e redes sociais. São também importantes os mercados prioritários divididos em três grupos: mercados estratégicos, mercados de crescimento e mercados de atuação seletiva.

São os mercados de atuação seletiva que estão em crescimento (EUA e Canadá, China e Índia, Israel e países da Península Arábica). Surgem como grandes potencializadores no mercado turístico nacional e do Turismo de Cruzeiros. Portugal posiciona-se com uma ponte para o Atlântico, Mediterrâneo e Caraíbas no que toca ao Turismo de Cruzeiros. A visão/estratégia nacional para o Mar é uma realidade latente que engloba pontos importantes como: ambiente, tecnologias, indústrias criativas, educação e formação e mobilidade.

A importância da visão de desenvolvimento turístico visa concentrar-se em territórios de afirmação turística, territórios em crescimento contínuo relevante e territórios consolidados. O objetivo passa por aplicar uma estratégia que venham sobretudo a colmatar lacunas que algumas regiões do país apresentam como o interior. O modelo territorial Turismo 2020 (2017) define uma clara aposta no Turismo de Cruzeiros em cinco portos como Portimão, com ampla influência na região do Algarve e baixo Alentejo. Lisboa com influência no centro do país e alto Alentejo, no Porto com influência no Minho e Trás-os-Montes e interior do país. E por último as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nomeadamente o Porto de Ponta Delgada e do Funchal.

A visão nacional promove sobretudo um crescimento sustentável e destaca o papel do Turismo de Cruzeiros nos próximos anos, valorizando as zonas portuárias e zonas adjacentes ligadas ao comércio, restauração e a cultura. A visão nacional é complementada por metas que visam um crescimento com ambição. Tendo objetivos vitais como aumento das receitas turísticas, dormidas, consolidando o crescimento. Na educação irão prosperar investimentos e desenvolvimento de novas tecnologias. Viabilizar novos postos de emprego, irá repercutir-se na inclusão social e combate a pobreza.

Encorajar os atuais e novos atores no Turismo e Turismo de Cruzeiros a desenvolver projecto em conjunto com empresas internacionais. Isto terá um efeito positivo, melhorando a competitividade das pequenas e médias empresas (PME) e acelera a sua internacionalização fundamental para a nossa economia, já referido no capítulo sobre a economia nacional. Se os principais portos do país promovem o Turismo de Cruzeiros, e foram investidos milhões de euros em novos terminais nos últimos anos é porque existe um cenário favorável para o setor. A valorização do setor em Portugal deverá ter como referência, adaptação e acompanhamento ao mercado internacional. Isto é, não se concentrar unicamente no mercado interno e europeu, ir mais além, aproveitando as potencialidades únicas que o nosso país apresenta.

9. O TURISMO E TURISMO DE CRUZEIROS EM PORTUGAL

Comparando com os registos europeus, os portugueses não têm o ainda hábito de realizar cruzeiros (Cabral, N. 2000). Portugal apresenta apenas 0.5% dos seus cidadãos no total de europeus passageiros de cruzeiros. Em termos populacionais, países com menor população como a Suécia, Bélgica, Holanda, Áustria, Suíça ou Noruega, apresentam pelo menos o dobro de passageiros com as respetivas nacionalidades que navegaram em modo turístico num cruzeiro em 2015. Em termos de embarcações, os portos portugueses estão ainda longe de competir com os portos italianos, espanhóis, britânicos, gregos, francês ou alemães, que juntos somam um conjunto de cerca de 5 436 200 de passageiros num total de 6 120 000 indivíduos que embarcaram em cruzeiros a partir do velho continente nesse mesmo ano (Porto de Lisboa, 2015).

Ainda assim, Portugal partilha um valor de 4.1% do total de passageiros europeus cujo destino é o seu próprio continente, o que lhe faz garantir um sexto lugar na lista de países com mais passageiros europeus nos seus portos. Apesar de à primeira vista um quinto lugar entre todos os países europeus ser positivo, em termos absolutos a diferença para com o país listado um lugar acima, a França, é de mais de um milhão de passageiros. Um facto que, à primeira vista, ressalta no top 5 dos passageiros europeus de cruzeiro por país de destino, também europeu, é a inclusão da Noruega no quarto lugar, com o dobro de passageiros cujo destino é Portugal.

Relativamente às despesas diretas da indústria de cruzeiros por país, Portugal está fora do top 10. Mas no que toca aos benefícios económicos, Portugal garante um total de quase 10 000 empregos com o setor do turismo de cruzeiros, o que gere um aumento de quase 20% em relação a 2014. Os benefícios expandem-se para além do mercado de trabalho. Além de um mercado de destinos de cruzeiros em crescendo, Portugal é também fonte de serviços de reparação de navios e também uma fonte de tripulações e staff para os navios, que no total, gerando compensações de 135 000 000€.

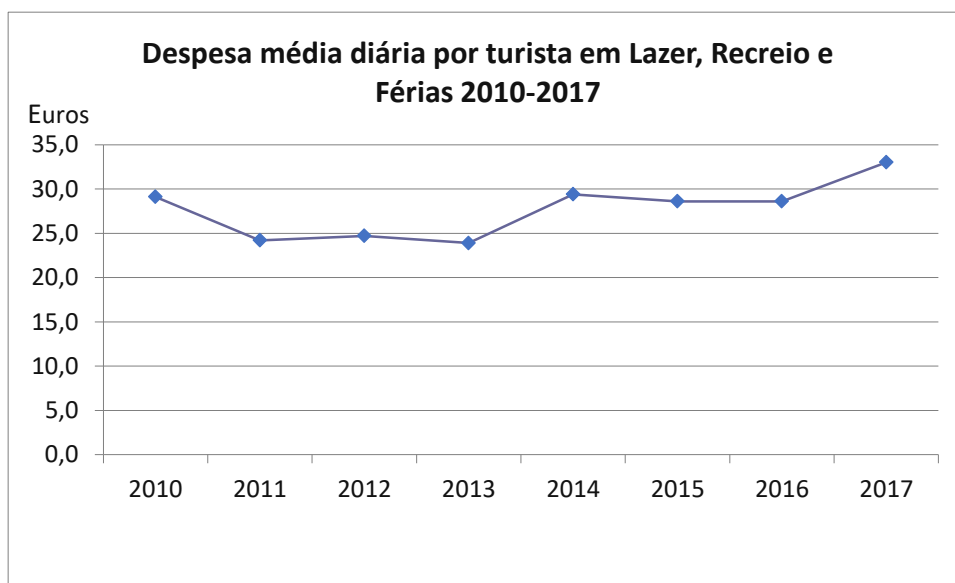
Em Portugal existem dois portos que se destacam de todos os outros relativamente à atividade de cruzeiros. No ano de 2017, o porto de Lisboa e o porto do Funchal consideraram mais de 80% do movimento total de passageiros, com ambos a contribuírem quase pela metade, com ligeiro valor superior para o Funchal (41.6%).

Ponta Delgada e Leixões movimentaram cerca de 7,5% de passageiros, individualmente (INE, 2017).

Um turista que visite Portugal gasta em média pouco mais de 30€ por dia, segundo os dados mais recentes (Figura 2). Esse valor médio, é de facto o mais elevado que alguma vez foi registado em território nacional. Apesar do decréscimo de valores, que não se alteraram significativamente entre 2011 a 2013 e entre 2014 a 2016, um turista gastava em média quase 35 euros por cada dia em Portugal, quase mais 10 euros per capita do que em 2013. É de facto um registo positivo para um curto período temporal. Apesar de estes não serem dados relativos ao turismo de cruzeiros especificamente, podemos ter uma ideia geral e redonda sobre os gastos médios de cada turista. Numa outra instância, ao tentar aproximar a mesma análise sobre especificamente o turismo de cruzeiros, apesar de serem dados exploratórios, o inquérito realizado a passageiros no terminal do Porto de Lisboa especifica que durante a sua passagem por Lisboa, não explicitando qual a durabilidade dessa passagem, um turista tem uma despesa individual de cerca de 130 euros, gastos sobretudo em compras (mais de 50%).

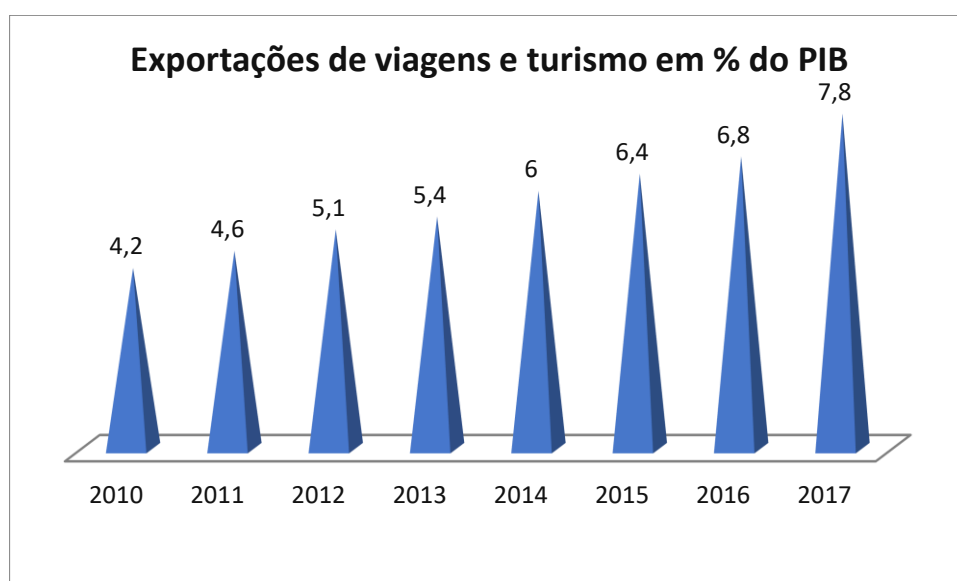
Contudo, vale a pena lembrar que, o peso do turismo em Portugal é muito significativo (Figura 3) e em contínuo crescendo nos últimos 7 anos. Maior facto será sublinhar a importância ímpar que o valor acrescentado bruto (VAB) gerado pelo turismo impacta no total do VAB. Os dados retratam a saudável receita gerada pelo turismo em Portugal.

Figura 2: Despesa média por turista no período 2010-2017.



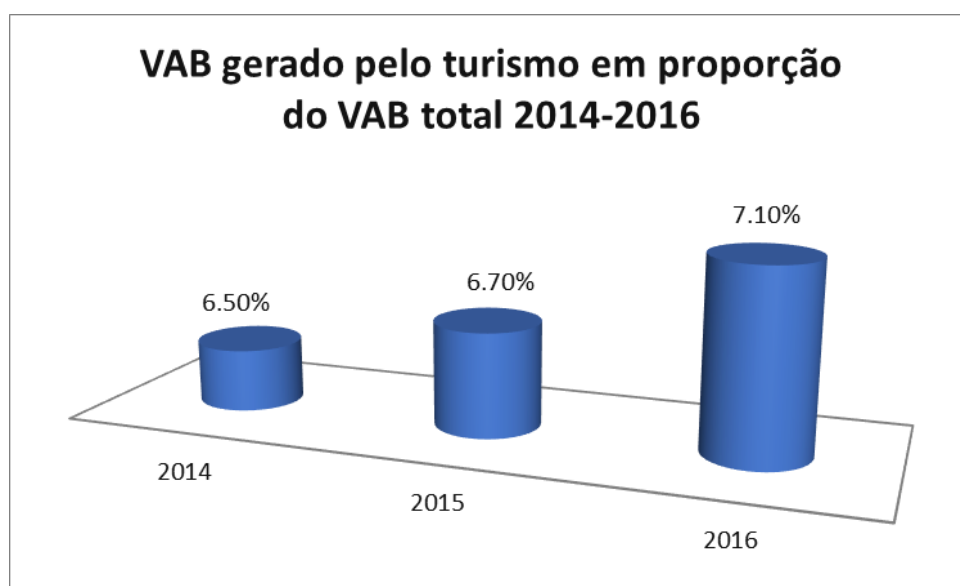
Fonte estatística: PorData. Autoria Própria

Figura 3: Balança de viagens e turismo em % do PIB nacional.



Fonte estatística: PorData. Autoria Própria

Figura 4: VAB gerado pelo turismo 2014-2016.



Fonte estatística: INE, 2016. Autoria Própria

Procurando obter resposta à questão central: Qual o impacto do Turismo de Cruzeiros no Porto de Lisboa no PIB, esboçou-se, com base nos dados disponíveis -nº de passageiros em trânsito e gasto médio por passageiro, o cenário que se apresenta na Figura 5.

Figura 5: Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa no PIB Nacional no período de 2012 a 2016

Coluna1	2012	2013	2014	2015	2016
Nº Turistas em Trânsito no Porto de Lisboa	478.604	507.992	459.997	469.592	474.865
Despesa média por passageiro (em euros)	125,8	123	128	141,7	145,4
Receitas Geradas pelos Turistas (em milhares de euros)	60.208	62.483	58.880	66.541	69.045
PIB (em milhares de euros)	168.397.967	170.269.327	173.079.055	179.809.060	186.480.450
%	2012	2013	2014	2015	2016
Impacto no PIB	0,04%	0,04%	0,03%	0,04%	0,04%

Fonte estatística: o valor das receitas geradas pelos turistas, resultou da multiplicação da despesa média por turista (fonte: INE) pelo número de passageiros em trânsito no Porto de Lisboa (fonte: Porto de Lisboa). Autoria Própria

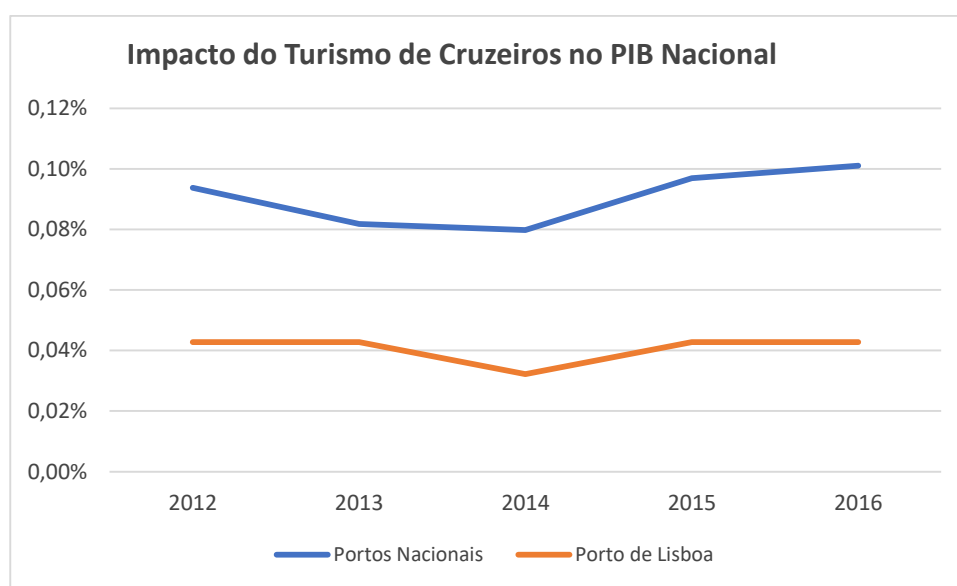
Nos anos em análise, o Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa contribuiu de forma pouco expressiva e ténue para o desempenho do sector de turismo. Com os dados disponíveis, à data, referentes aos anos de 2017 e 2018, e, tendo como certo, o crescimento do PIB e do número de passageiros em trânsito, ambos na ordem dos 2,5%

em 2017, podemos afirmar, de forma redutora, que o turismo de cruzeiros do Porto de Lisboa funciona como impulsionador desse crescimento.

De referir, que apesar do mês de janeiro de 2018, ter sofrido um decréscimo de passageiros em trânsito, foi invertida a tendência em junho (último período estatístico do Porto de Lisboa), registando-se a essa data um aumento de passageiros para 200 574 em contraponto com os 173 217 registado no período homólogo

Aproveitando o mesmo exercício, extrapolou-se a análise para os restantes portos nacionais, comparando o seu peso relativamente ao Porto de Lisboa. Da Figura 6, resulta que no período em causa o peso do Porto de Lisboa contribui de forma proporcional em relação aos restantes portos.

Figura 6: Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa no PIB Nacional, face aos Portos Nacionais, no período de 2012 a 2016



Fonte estatística: Porto de Lisboa. Autoria Própria.

Concentrando no domínio da cidade de Lisboa, o efeito do turismo de cruzeiros do seu porto, tem um peso significativo e em crescendo comparando o ano de 2013 e 2014.

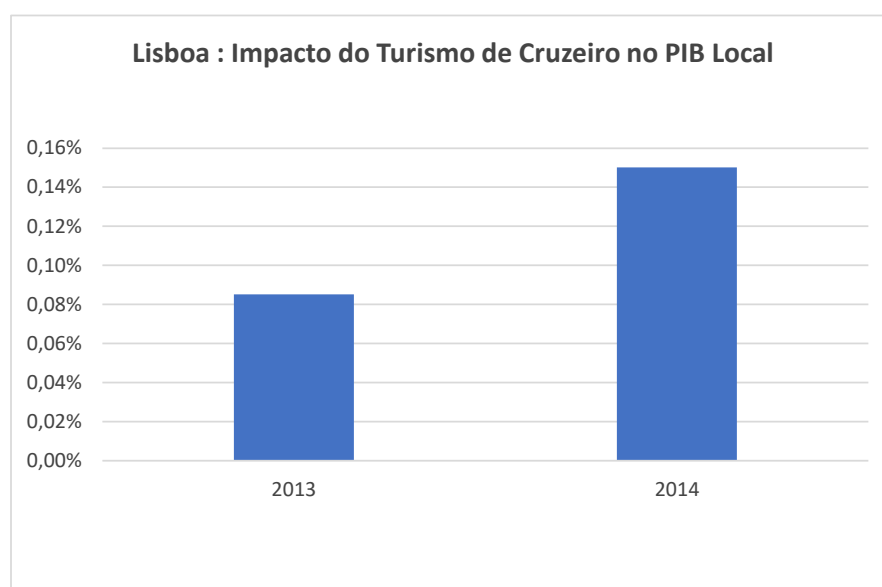
Figura 7: Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa na Economia Local nos anos 2013 e 2014

Ano	Nº Passageiros	Impacto economia local	Gasto Médio
2014	500.872	91.905.003,28 €	183,49 €
2013	558.040	54.400.000,00 €	97,40 €

Fonte estatística: Observatório do Turismo. Autoria Própria.

Repare-se que a análise aqui efetuada, refere a anos em que o Porto de Lisboa não era ainda dotado de um terminal de cruzeiros. Com efeito, este terminal, inaugurado a 10 de novembro de 2017, mas que iniciou a sua atividade a 18 de setembro de 2017, com a receção de um navio com 3500 passageiros, irá sem dúvida, impulsionar os dados referente aos anos de 2018 e seguintes. A sua capacidade para receber 800 mil passageiros por ano e navios de vários tipos e dimensões e, as suas infraestruturas enquanto edifício moderno e apelativo, com espaços para estacionamento e internet gratuita, aliados a um conjunto de fatores já expostos, como o clima e a gastronomia, entre outros, são os ingredientes necessários para que o objetivo seja atingido. Perspetiva-se, assim, que o peso do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa, tenha um peso cada vez mais acentuado e sólido quer na economia local quer na economia nacional.

Figura 8: Impacto do Turismo de Cruzeiros do Porto de Lisboa no PIB Local nos anos 2013 e 2014.



Fonte estatística: Câmara Municipal de Lisboa. Autoria Própria

10. TURISMO DE CRUZEIROS NO CONTEXTO DAS ATIVIDADES DE RECREIO E LAZER

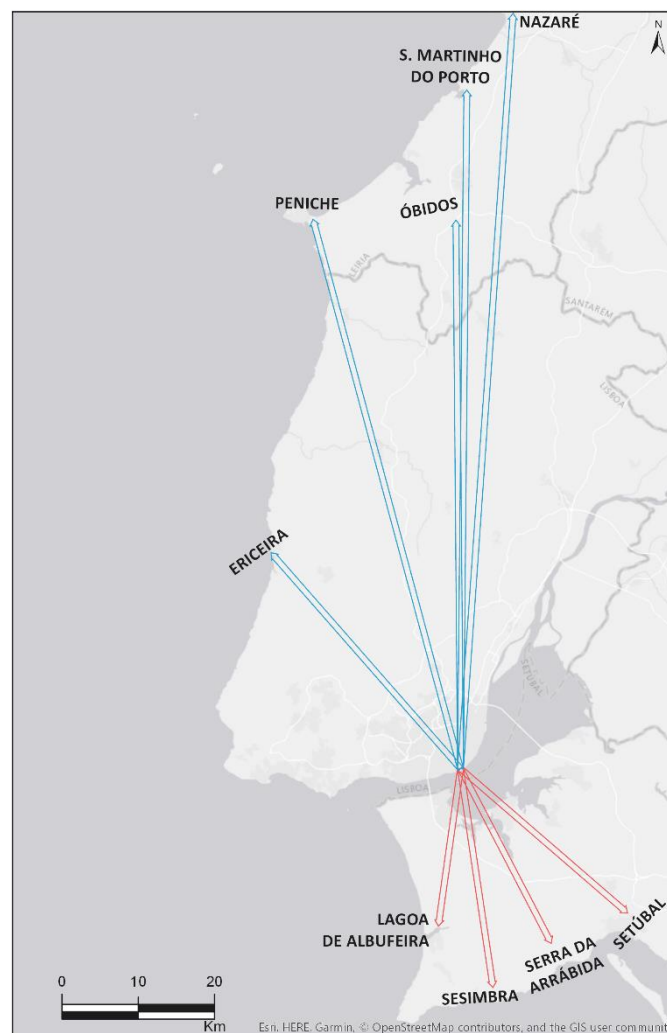
O lazer perpetua-se como uma das vertentes-chave que um lugar pode oferecer ao turista. Sem atividades que espelhem algo característico e positivo na experiência de um lugar, este dificilmente poderá vingar no setor turístico. Assim, o recreio e o lazer são indispensáveis ao planejar as atividades subjacentes ao turismo de cruzeiros.

Lisboa oferece já um leque de opções vantajosas aos seus visitantes. Segundo um inquérito a passageiros internacionais de cruzeiro (Porto de Lisboa, 2015), um turista que desembarque no Porto da capital Portuguesa visita sobretudo os locais emblemáticos da cidade, a saber, Baixa/Chiado; Bairro Alto/Cais do Sodré; Alfama/Castelo/Mouraria; Belém; Parque das Nações. Seguidamente, lugares que rodeiam Lisboa – Sintra e Cascais- aparecem também destacados nos destinos destes passageiros. No entanto, a geografia poderá ser estendida e deverá ser aproveitada a inclusão de uma estratégia *By 1 hour*. Esta estratégia deverá incluir destinos temáticos a Norte e a Sul da cidade que se localizem a aproximadamente uma hora de distância, possibilitando ao turista uma viagem rápida e confortável até ao local de interesse. Assim, outros locais para além da cidade de Lisboa e arredores poderão beneficiar economicamente com a vinda de turistas ao seu destino. Isto permitirá a setores como a restauração e transportes incrementarem as receitas geradas e obter ganhos adicionais. Na Figura 9 apresenta-se um esboço do programa cuja denominação se propõe de “Lisbon by 1 hour”. O circuito Norte -explícito em cor azul- propõe um conjunto de lugares turísticos que certamente irão surpreender o turista pela possibilidade de o mesmo poder visitar um conjunto de destinos tão diferentes que proporcionam paisagens marítimas de grande escala, como o caso das famosas ondas da Nazaré, ou mares calmos, como é o caso da Praia de São Martinho do Porto. Existem ainda outros locais de interesse maior, como a Ericeira e Peniche, destinos de eleição para os surfistas de todo o mundo, ou a sempre carismática Vila de Óbidos, capaz de encantar os turistas mais pragmáticos.

Já o circuito sul, esboçado a vermelho, pretende levar o turista a conhecer a margem oposta à cidade de Lisboa. Neste programa (talvez ainda mais que o circuito norte) o turista beneficia de paragens em locais dissemelhantes, mas simbólicos, como

uma primeira paragem pela Lagoa de Albufeira, uma paragem na carismática vila de Sesimbra, um encontro com a natureza na Serra da Arrábida, e ainda a possibilidade de degustar dos mais variados tipos de peixe, dos melhores em Portugal, na cidade de Setúbal. Com certeza, haverá ainda a possibilidade se encantar com a vista sobre a cidade de Lisboa, a partir do Miradouro de Cristo Rei. Ambos os circuitos pressupõem que todos os locais mapeados, possam ser visitados na programação de apenas um dia.

Figura 9: Sugestão de destinos para o programa “Lisbon by 1 hour”.



Autoria Própria

A sazonalidade é outro fator a ter em conta cujo objetivo se propõe de combater o seu valor negativo a partir de atividades de recreio e lazer. Enquadrando a época sazonal entre maio e outubro, à primeira vista sobressaem duas datas específicas que coincidem com dois eventos populares muito concorridos e épocas festivas por todo o globo. Deste modo, Lisboa pode e deve aproveitar a época de fim de ano e a época de

carnaval para combater o efeito da sazonalidade e atrair mais navio de cruzeiros e consequentemente, mais passageiros. Para ambos os casos, a estratégia pode ser aplicada com vista a obter um sucesso a curto prazo. Vejamos que, ambas as épocas se enquadram em períodos de férias. Este ponto, não sendo determinante é pois muito importante a ter em conta ao aplicar uma estratégia para combater a sazonalidade e a menor procura em épocas tipicamente denominadas de época-baixa. Outro fator prende-se com o facto de Lisboa e outra larga parte do território nacional serem abrangidos por uma classificação climática do tipo Mediterrâneo (Ribeiro, O. 1986). O típico turista Norte-Americano ou Europeu, é afetado por Invernos mais rigorosos, com climas mais chuvosos e frios, além das poucas horas de luz em latitudes mais a norte. Em Lisboa, como sabemos, em comparação com esses climas, o turista fica propriamente satisfeito das condições solares e climáticas apresentadas no Inverno Português. Tendo já apresentado dois factos propícios ao desenvolvimento de uma estratégia para o destino Lisboa “all year around”, regressemos então ao mais importante: as épocas festivas que podem incrementar o número de turistas em Portugal por via de cruzeiros.

O fim de ano e o carnaval podem ser agrupados com a mesma visão estratégica, pois ambos são propícios de diminuir o efeito sazonal. Ambos deverão sugerir preços mais atrativos e promocionais e enquadrar o que melhor há para oferecer em cada época. Começando pelo fim de ano, Lisboa será sempre um destino apetecível para o Réveillon. Neste caso, a função do porto de Lisboa pode passar não pelo desejado “turnaround”, mas sim por um destino de passagem entre o começo e o final do trajeto dos cruzeiros. Assim, parcerias com os portos de partida e chegada, além de com companhias de cruzeiros deverão ser mais facilmente estabelecidas. A ideia passa sobretudo por aproveitar Lisboa como porta de entrada para a Europa, ou seja, “chamar” cruzeiros do outro lado Atlântico para que a passagem de ano seja festejada em Lisboa, sendo que depois o cruzeiro continuará a sua rota pelo Mediterrâneo. Aqui, o Porto de Lisboa funcionará como um destino intermédio, mas que, neste caso, se aponta como vantajoso, pois além, do facto da passagem de ano ser sempre uma época considerada especial, o turista terá certamente maior facilidade em disponibilizar o seu poder económico e possivelmente gastar mais fundos nesta passagem por Lisboa

comparativamente a outras, especificamente pela razão desta ser uma época especial. Isto aumentaria os lucros das lojas, comércio, restauração entre outros.

O carnaval é outro grande marco que poderá ser potencializado para aumentar os navios de passageiros no Porto de Lisboa. A cerca de uma hora e meia da cidade de Lisboa, Torres Vedras apresenta o “carnaval mais brasileiro da Europa”, que, poderá ser ainda desconhecido para a maior dos europeus. Aqui, a ideia passa sobretudo por deixar uma mensagem que Portugal pode oferecer, em menor escala, o carnaval que o Brasil oferece, ou seja, Torres Vedras poderá ser o Rio de Janeiro Europeu no que ao carnaval diz respeito. Se esta mensagem passar para o cliente europeu, proporcionando preços mais baixos e sobretudo maior confiança e segurança no território em comparação com o Brasil, esta estratégia será capaz de atrair tanto os clientes já familiarizados com o turismo de cruzeiros, como novos potenciais turistas. O destinatário principal deste pacote de oferta exclusivo, seriam sobretudo cidadãos Europeus e, neste caso, Lisboa seria o porto de destino final de cruzeiro, aproveitando rotas do Norte Atlântico e Mediterrâneo. Esta ação poderá a ser vital para dar um outro temperamento ao quase mínimo fluxo de cruzeiros registado nos meses de fevereiro, o que se traduz num número muito abaixo do total de passageiros nos outros meses do ano, não superando a marca dos 4.000 turistas.

Outra ideia seria criar um pacote temático. Por outras palavras, poder-se-ia aproveitar individualmente um cruzeiro específico, recorrendo a temas que possam interessar ao público alvo de determinada geografia. Por exemplo, um cruzeiro para os finalistas das escolas secundárias, ou um cruzeiro para reformados. Aqui, a questão seria estudar quais os temas que já se sublinham de sucesso, e perspetivar outros que o possam vir a ser.

Afinal, segundo a MSC cruzeiros, as tendências dos consumidores do mercado de cruzeiros, passam sobretudo pela celebração, pela especificidade de gostar do tema de viagem, pelas experiências para mais tarde relembrar e pela degustação de comida típica local (MSC Cruzeiros, 2015).

10.1 TURISMO DE CRUZEIROS – PORTO DE LISBOA

Com uma localização geográfica privilegiada e ímpar no cruzamento das rotas mediterrâneas, bálticas e atlânticas, Lisboa tem tudo para se tornar o novo Hub de Cruzeiros como esplendor máximo não só a nível nacional, mas também à escala regional e continental. O novo terminal de cruzeiros veio melhorar as condições num cômputo geral, as acessibilidades, as funcionalidades, as condições e até a imagem de Lisboa no negócio de turismo de cruzeiros e consequentemente no próprio turismo.

Em 2018, um total de 44 operadoras de cruzeiros irão aportar no Porto de Lisboa (Porto de Lisboa, 2018). O novo terminal, recentemente construído, permitirá aumentar a competitividade e cimentar a posição geoestratégica portuguesa na atividade de turismo de cruzeiros para alcançar um número de cruzeiristas que permitam um aumento dos lucros desta atividade. O investimento de 77 milhões de euros, devem ser recuperados em três anos, pois segundo as estimativas dos estudos realizados a propósito da realização deste projeto, os efeitos esperados na economia devem chegar aos cem milhões de euros (Porto de Lisboa, 2018).

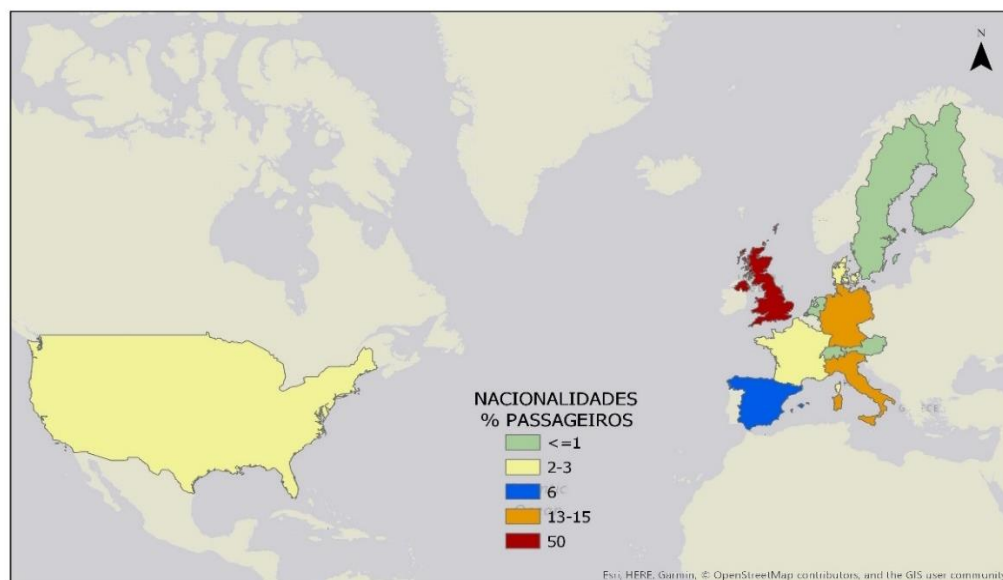
Como analisado, há cada vez mais passageiros e mais navios a atracarem em Lisboa. No entanto, os passageiros que pararam na capital Portuguesa para depois seguirem rotas a outros destinos, ou sejam, os passageiros em trânsito, foram o tipo de passageiros que mais registaram um aumento considerável, passando de 173.217 para 200.544 nos primeiros seis meses do ano comparativamente ao mesmo período do ano transato. Se este tipo de passageiros aumentou em 16%, os turistas que começaram ou acabaram a sua viagem no cruzeiro crescem somente 5%.

A nacionalidade dos passageiros tende a variar (Figura 10 e Figura 11). Em sua larga maioria, os passageiros são oriundos do Reino Unido. Na realidade, o número de passageiros daquele país são os que, anualmente, registam maior número de visitas em larga escala e sem comparação com outras nacionalidades. Em 2017, mais de 240 mil britânicos passaram pelo porto de lisboa como turistas de cruzeiro, enquanto os alemães, segunda nacionalidade com mais passageiros a visitar a capital, ficaram-se pelos 98 mil passageiros. Em 2015, os países nórdicos (Dinamarca; Finlândia e Suécia), a Suíça, Áustria e até França, tiveram representação no Top 10 de nacionalidades de que passaram pelo porto de Lisboa, embora com percentagens residuais. Os vizinhos

espanhóis, tiveram um lugar no top 5, com o dobro dos outros países antes referenciados, mas foram mesmo os italianos e alemães que trouxeram mais passageiros para além dos ingleses. Destaque, ainda, para os americanos que representaram entre 2 e 3% das nacionalidades mais representativas.

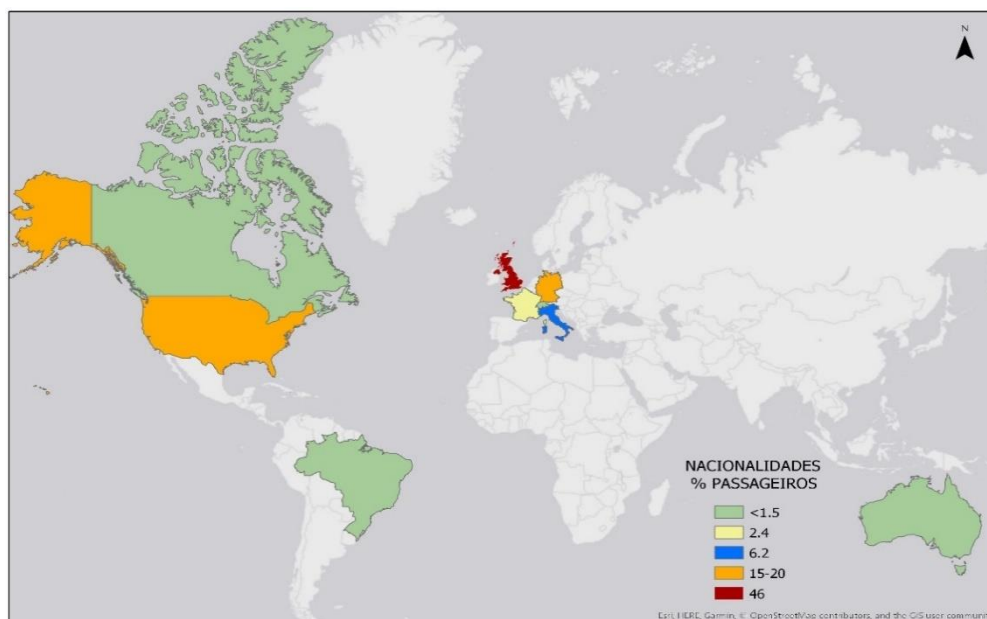
Ao comparar o mapa da Figura 10 com o mapa da Figura 11, é notório a identificação de mudanças bastante perceptíveis em apenas dois anos. Os ingleses, apesar de, como sempre, representarem o valor máximo absoluto, registaram uma queda percentual relativamente ao último ano analisado. Apesar de que o maior destaque possa ser a inclusão de países como o Brasil, Austrália ou Canadá, em detrimento dos países nórdicos e da Áustria, o foco terá de ser apontado ao impressionante aumento de turistas vindos dos Estados Unidos da América, que cresceram mais de 13% em apenas dois anos. De referenciar ainda a quebra do mercado italiano e a estabilização de mercados como o francês e o germânico.

Figura 10: Nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no Porto de Lisboa em 2015.



Fonte estatística: Porto de Lisboa. Autoria Própria

Figura 11: Nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no Porto de Lisboa em 2017.

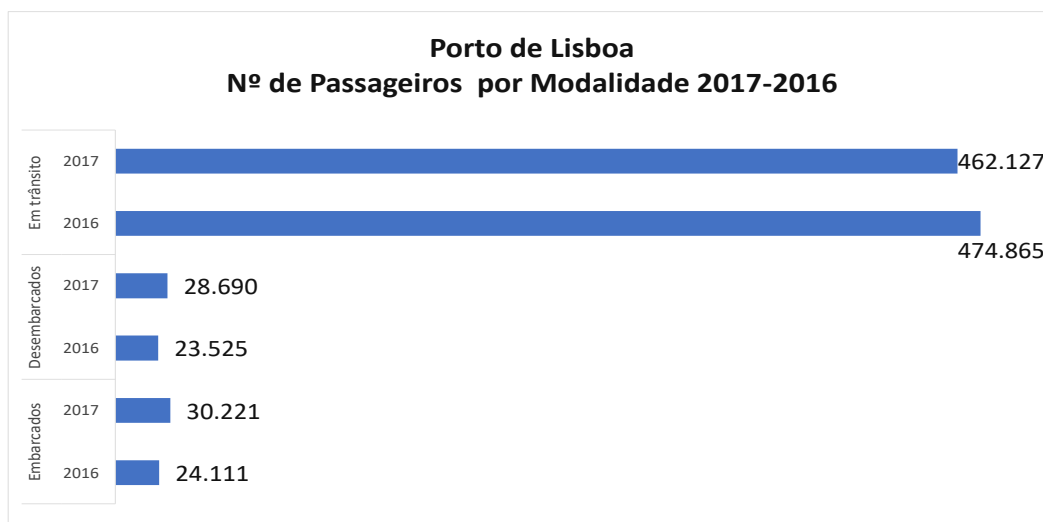


Fonte estatística: Porto de Lisboa. Autoria Própria

O tráfego de passageiros em Lisboa tem um comportamento diferente quando analisadas as três modalidades referentes (Figura 12). Em termos de passageiros embarcados e desembarcados, o número aumentou em ambos em mais de cinco mil pessoas, sendo que dos dois existiram mais passageiros a embarcar para o navio do que a desembarcar do mesmo. Estes números são positivos tendo em conta que o principal objetivo do porto será mesmo ter um número maior de passageiros a embarcar para a sua viagem de cruzeiro. Contudo, os passageiros em trânsito diminuíram em cerca de 12 mil. A já referida sazonalidade, é bastante notória nos primeiros três meses do ano (Figura 13). Deverá ser aplicada uma estratégia para combater precisamente a “ausência” de cruzeiristas neste período, pois os números são muito reduzidos, como é o caso do número de passageiros no mês de fevereiro, que não chegaram se quer a 1.500. Fevereiro é de resto um caso particular, pois apesar de ser um mês mais curto do que janeiro ou março, com 17.517 e 6.934 passageiros respetivamente, não existe razão aparente que justifique esse número.

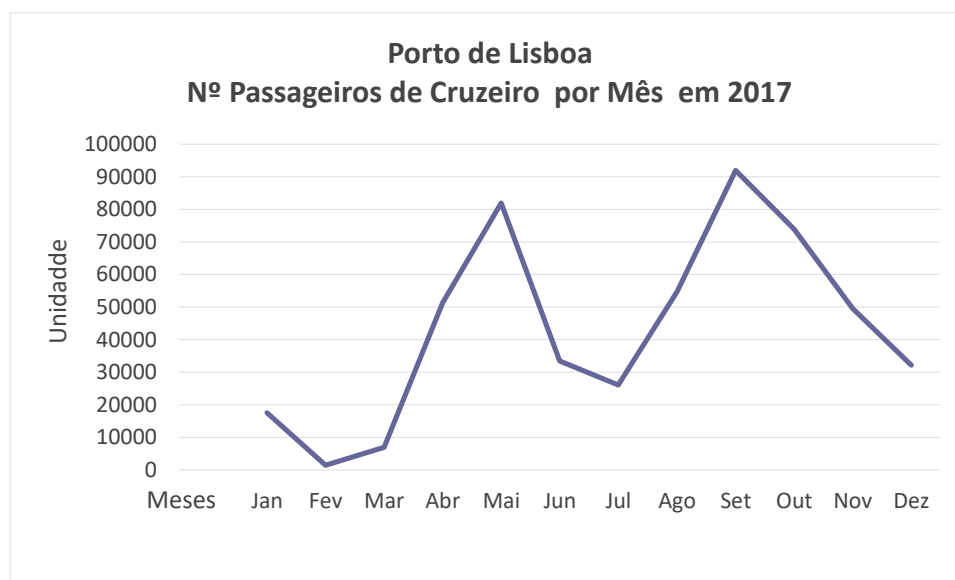
Um outro caso interessante de verificar, é o mês de Julho ou até mesmo de Junho, que, como se verifica no gráfico, registam uma quebra assinalável tendo em conta os meses precedentes e antecedentes. O máximo de passageiros de cruzeiros, mais de 90 mil, foi atingido no mês de setembro.

Figura 12: Número de passageiros, no Porto de Lisboa, em 2016 e 2017 por modalidade.



Fonte estatística: Administração Porto de Lisboa, 2017. Autoria Própria

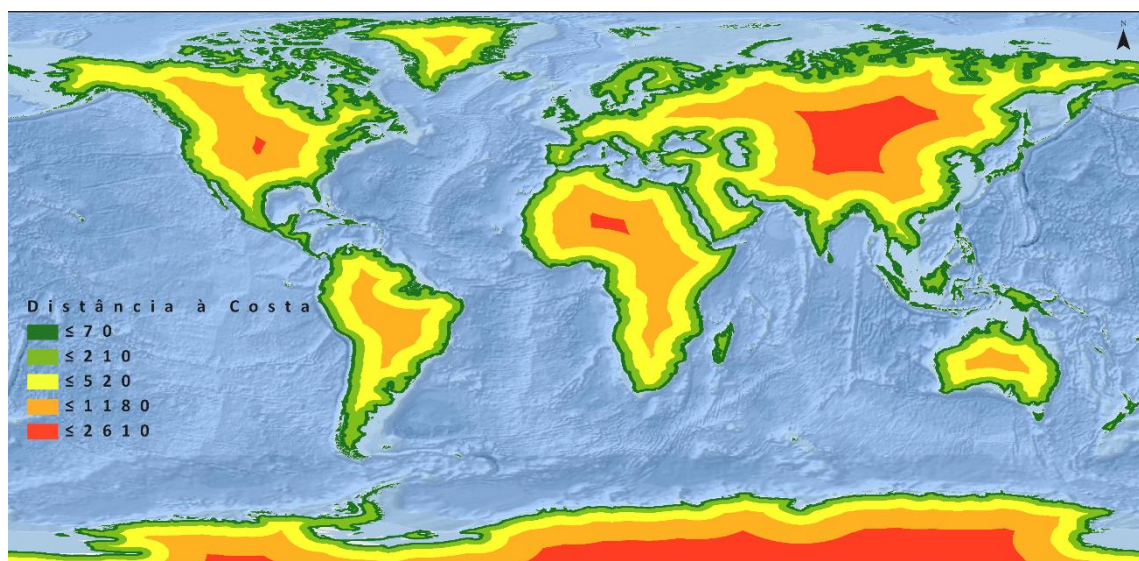
Figura 13: Tráfego de passageiros em 2016 e 2017 por modalidade



Fonte estatística: INE, 2017. Autoria Própria

Uma das partes da estratégia, poderá passar por identificar quais as localizações das regiões que têm acesso mais remoto ou distante ao oceano ou à linha de costa à escala global (Figura 14). Atrair indivíduos dessas regiões, verificando antes as condições socioeconómicas e geográficas, poderá introduzir uma nova função no mercado do turismo de cruzeiros. Vejamos que, existem regiões no mapa que podem ser mais aproveitadas para “chamar” e dar a conhecer o turismo de cruzeiros. No que à geografia pura diz respeito, o continente Asiático parece em primeira análise aquele que realça sobre o novo nicho de mercado a ser aproveitado por e para Lisboa. Até há um outro ponto, interessante do senso comum que pode ser um facto positivo: o asiático, tradicionalmente, costuma viajar em grupos de grande número. Ou seja, aqui, a estratégia terá de ser, sobretudo aliciante, cativa, comunicativa e transparente para atrair um número de indivíduos daquela região que, potencialmente, poderá alavancar o turismo de cruzeiros em Lisboa. Note-se que, há cerca de meia dúzia de anos, as viagens de cruzeiros naquele continente eram praticamente desconhecidas, e atualmente, é já nomeada com a região com mais rápido crescimento e na indústria, com uma taxa de crescimento anual de quase 40%. Naturalmente que, desse mercado, destacam-se os turistas chineses, representando quase metade do mercado asiático (WTO, 2012).

Figura 14: Distância à linha de Costa dos territórios continentais

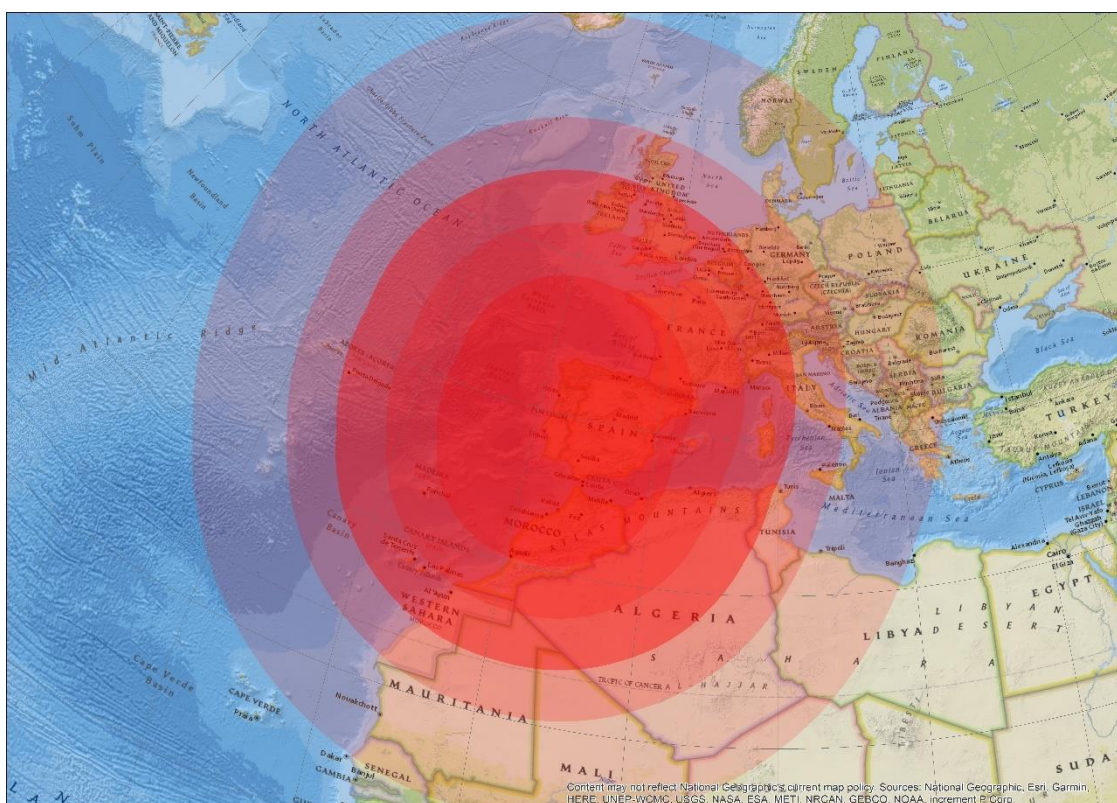


Fonte: Autoria Própria

Assim, apresenta-se de seguida dois outputs cartográfico que retratam aquilo que se debate nesta dissertação, e que talvez sejam o maior reflexo da mesma (Figura 15 e Figura 16). A Figura 15 mostra os anéis de influência que se perspetiva que o porto de Lisboa tenha sobre o mediterrâneo, o Atlântico Norte e mesmo como porta de entrada para a Europa. Os anéis mostram a força da intensidade relativa que Lisboa tem na sua escala. É isto que terá de acontecer, segundo a visão demonstrada e apoiada neste trabalho. Lisboa terá de se comportar como a porta de entrada da Europa, como um novo hub de cruzeiros de turismo, com uma influência determinada pela sua posição geográfica singular. O território marítimo tem de ser valorizado na sua maior potencialidade. Se se conseguir obter a jurisdição pretendida dos quase 4 milhões de quilómetros quadrados sobre esse mar tão valioso, o espaço português irá ser estendido a meio caminho em direção à América do Norte, como é mostrado no mapa (Lúcio, J. 2018)

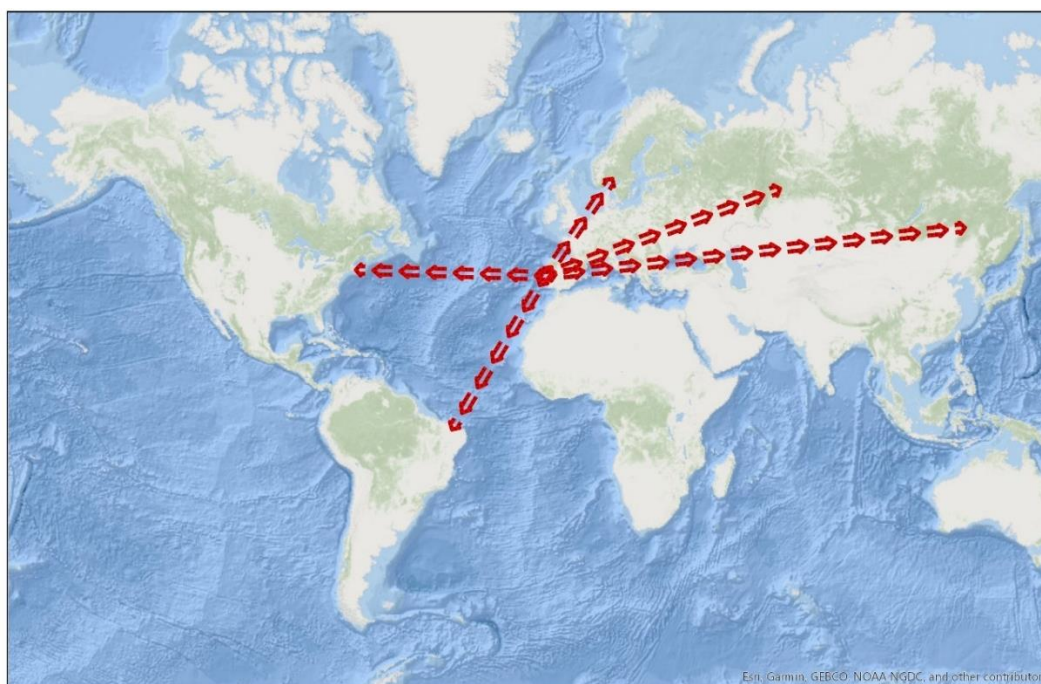
Já a Figura 16 retrata aquilo que nesta visão se pensa como os novos mercados a “atacar” para alavancar o turismo de cruzeiros em Portugal, nomeadamente em Lisboa. As setas demonstram onde Lisboa terá de ir buscar e reforçar-se de passageiros. Acredita-se que, mercados como o Norte Americano, como já referenciado que se encontra em crescendo e o mercado Asiático já identificado como o novo *trend* de mercado serão os motores de crescimento de passageiros em Lisboa. Mas não só. Outros três mercados, apesar de não com a mesma afluência do asiático ou americano, são identificados como potencializadores para o aumento de passageiros. Nomeadamente, o sempre interessante mercado escandinavo que tem vindo a perder influência e cujos países detêm condições socioeconómicas privilegiadas e onde um inverno de muitos meses com condições climáticas severas e praticamente com muito poucas horas sem luz solar, podem atrair passageiros para combater a sazonalidade; o mercado brasileiro, que poderá ser alavancado pelas boas relações entre portugueses e brasileiros e o ainda desconhecido localmente mercado russo, que será a aposta de maior risco em termos do conjunto que se propõem reforçar.

Figura 15: Lisboa como novo “Hub” de turismo de cruzeiros e a sua influência continental.



Fonte: Autoria Própria

Figura 16: Novos mercados de turismo de cruzeiros em Portugal.



Fonte: Autoria Própria

10.2 TURISMO DE CRUZEIROS – UMA APOSTA NO FUTURO?

Segundo Richard Feynman (1966) a investigação deve despertar curiosidade, dúvidas e perguntas por parte do investigador como também de quem a lê. Comparar cenários possíveis através de métodos estatísticos, teve como objetivo responder a algumas inquietudes da investigação. Quantos voos seriam necessários para um só cruzeiro com escala ou de origem no Porto de Lisboa? Teremos de ter em conta que a capacidade média de um avião “widebody” ou de longo curso é de 300 passageiros. Enquanto que a média de passageiros por cruzeiro é de 2500 passageiros. Os quadros elaborados servem para comparar possíveis cenários entre escalas e “turnaround” no Porto de Lisboa e a sua capacidade de volume. De acordo com os dados do Porto de Lisboa em 2017 mobilizou 521 042 passageiros, enquanto que a ANA Aeroportos, informou que em 2017 tinham sido mobilizados 26,7 milhões de passageiros. Isto para dizer, que os passageiros de Cruzeiros em Lisboa no ano de 2017 apenas representam 2% dos passageiros mobilizados no Aeroporto de Lisboa. Uma diferença bastante significativa, que por sua vez reflete a liderança do transporte aéreo em Portugal (ANA, 2015).

Para ser assertivo nesta analogia, colocaram-se os quatro Cruzeiros mais frequentes nos portos portugueses, principalmente no Porto de Lisboa. Construiu-se um cenário que poderá ser bem real, tendo em conta as perspetivas do setor e dados estatísticos. Contudo, o cenário apresentado levanta hipotéticas restrições, principalmente de “air-lift”¹¹. As aeronaves que normalmente operam nas rotas dos principais mercados emissores de cruzeiristas, são aeronaves “wideboy”¹² ou seja, normalmente voos transatlânticos. Especial atenção, tal como foi referido no capítulo anterior, ao facto do Brasil continuar a ser um importante emissor de “cruzeiristas” para Portugal.

¹¹ Termo utilizado no setor dos Cruzeiros para relacionar os aeroportos mais próximos dos portos/terminais de Cruzeiros.

¹² Aeronaves “wideboy” é um termo utilizado na aviação civil para especificar as aeronaves de fuselagem larga, que normalmente se dedicam aos voos de longo curso ou intercontinentais. Exemplos: B-777/300 ER, Airbus 380/900, Airbus 330/300, Airbus 340/600, Airbus 350/900. The official ICAO definition is (ref: ICAO (2004), doc. 9626, Manual on the Regulation of International Air Transport.

Isto, porque de acordo com o relatório de operações da TAP (2017), a companhia que detém a maioria dos voos de Portugal para o Brasil e vice-versa, também pelos laços históricos, culturais e socioeconómicos. Daí a companhia ter criado o seu programa “Portugal Stop-Over” já mencionado anteriormente, para de alguma maneira “reter” esses passageiros mais do que horas, mas sim dias em Portugal. A Emirates por exemplo, companhia dos Emirados Árabes Unidos, é responsável por trazer passageiros da Ásia e da Oceânia para Portugal como destino final (ANA Aeroportos, 2015). A American Airlines, Air Canada Rouge e United Airlines ligam os EUA e Canadá para as principais capitais europeias, logo a maioria dos passageiros tem com destino final Portugal. Todas estas ligações merecem especial atenção, não só porque são importantíssimas na promoção dos Cruzeiros em Portugal, como também asseguram o “air-lift” que todos os Portos de Cruzeiros necessitam.

As aeronaves “narrow”¹³ são também importantes para atrair passageiros principalmente na Europa, já que a maioria das aeronaves de médio curso operarem para destinos na Europa e Norte de África. Do ponto de vista estratégico, é necessário priorizar os voos, com maior probabilidade de que 90% dos seus passageiros fiquem no mínimo sete dias em Portugal. De acordo com duas plataformas de alojamento local e hotéis (Airbnb, Booking) o mercado norte-americano apresenta-se em crescimento nos últimos anos. Para responder à questão colocada no início, seria necessário colocar cenários possíveis a curto prazo, já que as expectativas no setor são amplas. Pressupondo que a resposta à questão seria obtida, com rigor, acerto e sobretudo realidade da situação atual. Através dos dados do INE (2017) e no gráfico elaborado no capítulo anterior, utilizou-se novamente a média diária de gasto (30 €) de um turista. Como é possível verificar através da Figura 17, totaliza o valor de 1 721 760 € por um dia de estadia pelos passageiros com quatro cruzeiros atracados no porto de Lisboa.

¹³ “Narrow aircraft” é um termo utilizado na aviação civil para caracterizar aeronaves de fuselagem estreita, com apenas um corredor na cabine de passageiros. Normalmente operam em voos continentais, no caso europeu, Europa e Norte de África. Exemplos: B-737/800, Airbus 320/321/319, Embraer 190/195. The official ICAO definition is (ref: ICAO (2004), doc. 9626, *Manual on the Regulation of International Air Transport*).

Outro cenário idêntico, mas com dois dias totalizou 3 443 520 € de receitas, e por último com três dias de visita totalizou 5 165 280 € pelos passageiros. Atenção que, a partir do segundo e terceiro dia prevê-se que seja um Cruzeiro “turnaround” com origem em Lisboa e em que o passageiro chega dias antes para conhecer o país antes de embarcar no seu Cruzeiro. A estadia de um dia, quis exemplificar o habitual tráfego de Cruzeiros que se regista em Portugal, Cruzeiros apenas em escala. Este cálculo vem mais uma vez a comprovar a necessidade de o setor apostar nos Cruzeiros “turnaround” com origem em Lisboa gerando uma maior receita. Decidiu-se também totalizar os gastos diários por passageiro com o mesmo período de estadia, de 1 a 3 dias. O gasto de diário por passageiro com quatro cruzeiros atracados no porto totalizou 120€ por passageiro. Com dois dias de estadia, presumindo que seja de origem em Lisboa, totalizou 240 € por passageiro. Com três dias de estadia em Lisboa antes de embarcar, novamente em “turnaround” totalizou 360 € (Figura 18). Recordar que de acordo com a investigação realizada, os especialistas entrevistados no setor do Turismo de Cruzeiros em Portugal afirmaram que não existem escalas superiores a um dia. Assim, os cálculos efetuados para 2 e 3 dias por passageiros e por passageiro como referem as tabelas pressupõe que sejam “turnaround” (Figura 19).

Figura 17: Média de gasto diário de passageiros

Cruzeiros	Gastos diário em Lisboa PAX's	Gastos 2 dias em Lisboa PAX's	Gastos 3 dias em Lisboa PAX's
MSC Divina	130 350 €	260 700 €	391 050 €
MSC Fantasia	130 890 €	261 780 €	392 670 €
P&O Arcadia	88 800 €	177 600 €	266 400 €
Costa Mediterrânea	80 400 €	160 800 €	241 200 €
Total	1 721 760 €	3 443 520 €	5 165 280 €

Fonte: MSC/Costa/P&O. Autoria Própria

Figura 18: Média de gasto diário por passageiro

Cruzeiros	Gastos diário em Lisboa por PAX	Gastos 2 dias em Lisboa por PAX	Gastos 3 dias em Lisboa PAX
MSC Divina	30 €	60 €	90 €
MSC Fantasia	30 €	60 €	90 €
P&O Arcadia	30 €	60 €	90 €
Costa Mediterrânea	30 €	60 €	90 €
Total	120 €	240 €	360 €

Fonte: MSC/Costa/P&O. Autoria Própria

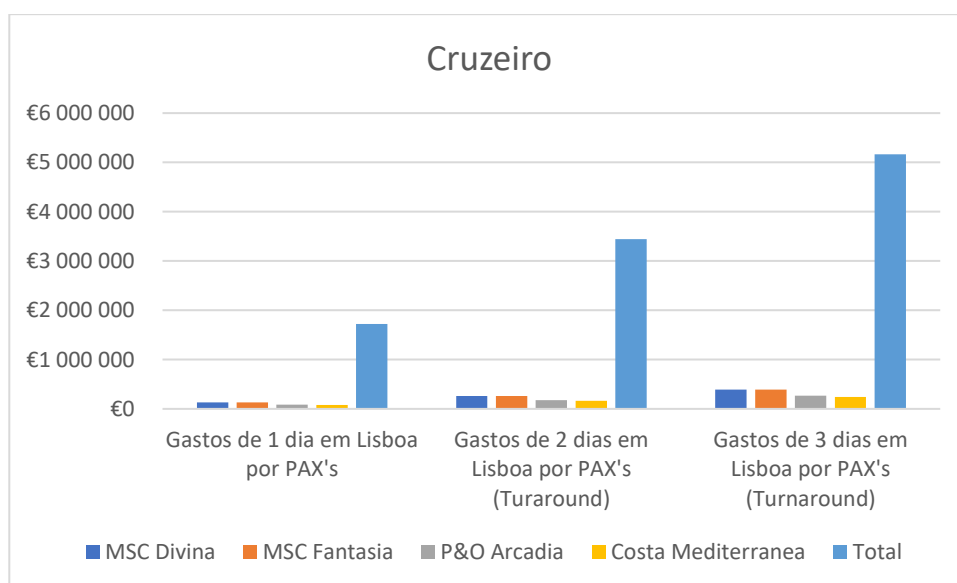
Figura 19: Dados técnicos dos navios de cruzeiro utilizados para cálculos

Cruzeiros
Companhia: Costa Cruzeiros Costa Mediterranea Origem: Itália Capacidade: 2680 PAX's https://www.costacruzeiros.com.pt/p/costa_mediterranea.html
Companhia: MSC Cruzeiros MSC Divina Origem: Itália Capacidade: 4345 PAX's https://www.msccruzeiros.pt/pt-pt/Descubra-MSC/Navios/MS-C-Divina.aspx
Companhia: MSC Cruzeiros MSC Fantasia Origem: Itália Capacidade: 4363 PAX's https://www.msccruzeiros.pt/pt-pt/Descubra-MSC/Navios/MS-C-Fantasia.aspx
Companhia: P&O Cruzeiros Arcadia Origem: Inglaterra Capacidade: 2960 PAX's https://www.pocruises.com/global/deckplans/arcadia/arcadia_deckplans_2018-19.pdf

Fonte: MSC/Costa/P&O. Autoria Própria

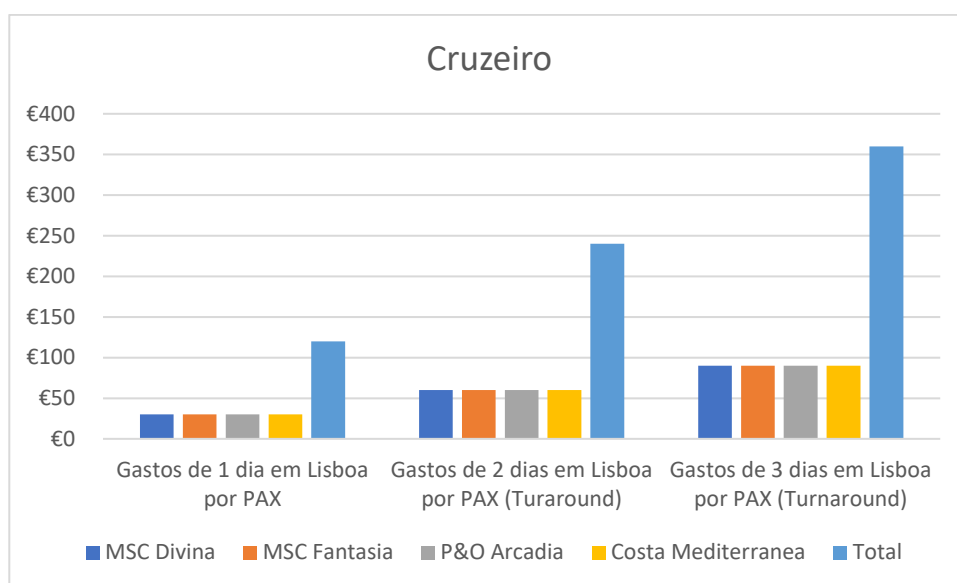
Vejamos, de acordo com os cálculos efetuados são necessários mais 24 voos do que se colocou como exemplo (4 voos) para atingir o gasto diário de passageiros de quatro Cruzeiros atracados em Lisboa com estadia de 1 dia. Serão necessários mais 48 voos do que se colocou como exemplo inicial (4 voos) para alcançar o gasto diário de 2 dias de estadia dos passageiros de quatro Cruzeiros atracados em Lisboa (Figuras 20 e 21). E finalmente serão necessários mais 48 voos para alcançar o gasto diário de 3 dias de estadia dos passageiros de quatro Cruzeiros atracados em Lisboa. Estes exemplos só poderão apontar para uma estratégia de aposta no Turismo de Cruzeiro, não só em Lisboa, como nos principais portos do país. Se teremos capacidade de mobilização tanto na parte dos Cruzeiros como na parte aérea? A verdade é que são apenas necessários num só dia quatro navios de Cruzeiros atracados no Porto de Lisboa, para ultrapassar as receitas que poderão vir a surgir do transporte aéreo durante uma semana e três dias (utilizando o exemplo dos quatro voos).

Figura 20: Cenário hipotético Cruzeiros em Lisboa, gastos por passageiros



Fonte estatística: INE 2017 Fonte: MSC/Costa/P&O. Autoria Própria

Figura 21: Cenário hipotético Cruzeiros em Lisboa, gastos de passageiros



Fonte estatística: INE 2017 Fonte: MSC/Costa/P&O. Autoria Própria

Neste momento em Lisboa, debate-se a construção de um aeroporto para a aviação comercial no Montijo, a solução pode passar também pela chegada de turistas em Cruzeiros. Porém, é necessário ter a noção que a chegada destes turistas em Cruzeiro poderá ser apenas em escala, ou seja, uma estadia de não mais que um dia na capital.

Perceber que, se a aposta nos próximos anos for em Cruzeiros “turnaround”, será necessário, em simultâneo, criar condições nos nossos aeroportos mais próximos, constituindo o Aeroporto de Beja uma solução, com um investimento de 33 milhões de euros (Freitas, 2012).

Até ao momento, o Aeroporto de Beja não tem sido solução, a não ser para voos charters de companhias aéreas britânicas repletos de turistas em direção ao Algarve. A solução não é tão simples como parece, de acordo com a investigação estatística, e com as entrevistas realizadas a especialistas de Cruzeiros. O crescimento do setor poderá evidenciar um colapso das infraestruturas atuais e até mesmo se avançar, do novo Aeroporto do Montijo.

À partida, o aeroporto do Montijo não servirá para voos de longo curso, ou seja, aeronaves “wide-body”. O Aeroporto Internacional de Lisboa, irá continuar a desempenhar esse papel. No entanto, o Aeroporto Internacional de Lisboa “Humberto Delgado” enfrenta problemas de “slots”¹⁴, e espera-se que a solução do Montijo venha a “aliviar” o tráfego atual.

Para que o Aeroporto de Beja sirva de alternativa para mobilizar passageiros para o Terminal de Cruzeiros de Lisboa em uma hora, seria necessário investir numa linha ferroviária de alta velocidade. E o papel da investigação, passou por comprovar secundariamente três fatores importantes para o desenvolvimento do Turismo de Cruzeiros em Portugal: ligações aéreas, aeroportos e infraestruturas. Mas prognosticar que é possível investir numa linha de alta velocidade desde Beja até Lisboa, teríamos capacidade de aumentar/mobilizar mais passageiros para o Terminal de Cruzeiros? Provavelmente teríamos um eixo interessante, um triunvirato de três aeroportos estrategicamente colocados para servir o maior pólo de atração turística do país, Lisboa. Seria possível financiar essa linha de alta velocidade com a receita gerada pelo Turismo de Cruzeiros nos próximos anos?

Nas entrevistas realizadas os especialistas afirmaram que não seria possível, até porque a previsão que eles determinaram concentra-se apenas para dois aeroportos, Lisboa e Montijo. No entanto, é importante para a investigação, procurar alternativas e dinamizar o território. Na entrevista com a Divisão de Turismo Marítimo Cruzeiros no Porto de Lisboa, quando a investigação abordou a hipótese de Beja como terceira alternativa, chegou-se à conclusão que será uma hipótese forte nos próximos anos, até porque o círculo de influência do Porto de Lisboa aproxima-se do Baixo Alentejo. No próximo capítulo iremos demonstrar em género de conclusão que nem todos os portos que recebem Cruzeiros na Europa, estão próximos de Aeroportos.

¹⁴ “Slots” significa o tempo/período que a aeronave necessita para aterrar, desembarcar passageiros/carga e catering e descolar em segurança. Os “slots” normalmente são determinados pelos órgãos responsáveis por gerir a capacidade do Aeroporto (EUROCONTROL, 2016) <https://www.eurocontrol.int/news/what-slot>

Os especialistas entrevistados, afirmam que é necessário um aeroporto nas proximidades, nem que seja um aeroporto que receba apenas companhias “low-cost”. Os estudos feitos pela Eurocontrol (2018) indicam que a solução Lisboa-Montijo poderá ser de curta duração, prevendo ponto de “saturação” para 2035.

Similar a expansão do Terminal 1 do Aeroporto Internacional de Lisboa em 2011, como já foi referido apresenta deficiências devido ao crescimento de passageiros nos últimos anos. A APPLA (Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea) também já se pronunciou sobre a situação, prevendo de acordo com os estudos realizados pelo Eurocontrol uma medida de contenção a curto prazo.

Figura 22: Air-lift "Turismo de Cruzeiros" - Cenários de ligações entre o Terminal de cruzeiros de Lisboa e os aeroportos de referência



Fonte: Autoria Própria

O Aeroporto de Beja para além de ter uma localização privilegiada para o Sul do país, nomeadamente o Algarve e para Lisboa poderia ser uma solução viável a médio e longo prazo. O eixo *Lisboa-Beja-Algarve* seria uma solução, perante a impossibilidade de expandir o Aeroporto Internacional de Lisboa, quer na quantidade de pistas, em

terminais, como também pelas questões ambientais. Já para não mencionar os perímetros de segurança que precisam as aeronaves na aterragem/descolagem de obstáculos, nomeadamente edifícios. Por exemplo, a agente de viagens e turismo, Liliana Ribeiro da “Qviagens” entrevistada no âmbito da investigação, relatou que deixaram de vender pacotes de viagens, pois os voos partiam do Aeroporto de Beja. Para chegar a Beja e embarcar seriam necessárias três horas de viagem. A aposta no eixo *Lisboa-Beja-Algarve*, claramente poderá ser uma mais valia para o Turismo de Cruzeiros em Portugal, e sobretudo para Lisboa. Como jeito de finalizar este capítulo, sugere-se uma análise sintética dos prós e contras que figuram sobre o porto da cidade de Lisboa.

Figura 23– Análise Sintética dos Prós e Contras do Porto de Lisboa

FORÇAS/OPORTUNIDADES	FRAQUEZAS/AMEAÇAS
Crescimento do mercado internacional	Turistas com a procura direcionada para destinos tradicionais como o cruzeiro mediterrâneo
Aproveitamento do novo “boom” proveniente do mercado asiático	Reticências das agências de turismo em olharem para Lisboa como a chave de abertura para um novo paradigma
Condições climáticas da cidade	As forças para os interesses de Portugal e do Mar possam ser dirigidas na sua maior parte a outras matérias
Posição geoestratégica privilegiada	Pressão dos movimentos antidesenvolvimento e anti turismo na capital portuguesa
Novo terminal de cruzeiros que responde à crescente procura e encontra-se na vanguarda tecnológica e arquitetónica	Incapacidade de figurar Lisboa como ponto de partida ou chegada
Possibilidade de programar estratégias como as sugeridas e apresentadas no texto	Outros portos das regiões autónomas possam ser considerados como os que têm a melhor posição geoestratégica

Autoria Própria

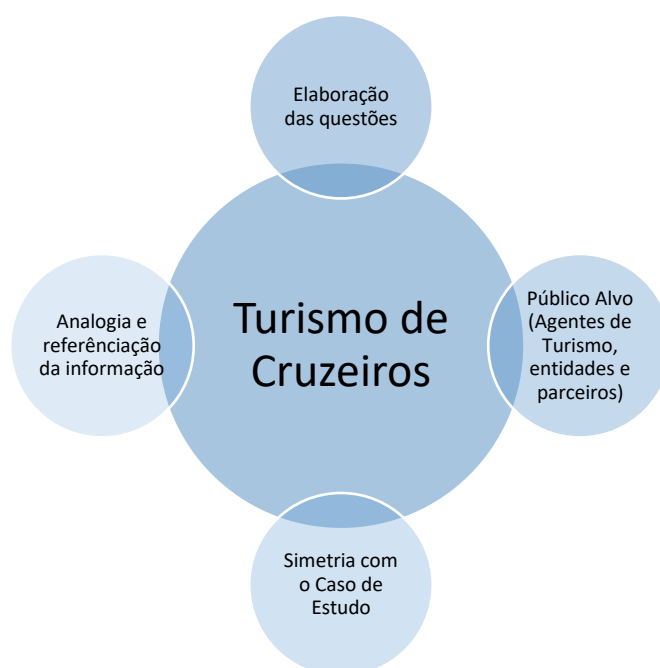
10.3 EVOLUÇÃO E PERSPETIVAS DO SETOR DO TURISMO DE CRUZEIROS

10.3.1 ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS NA ÁREA

Comprovar a investigação com especialistas na área do Turismo de Cruzeiros, desde agentes que o promovam até entidades que tomem decisões na matéria a nível local e a nível nacional, revelou importantíssimas respostas. Partindo do pressuposto de que todos os agentes estarão comprometidos e interessados no crescimento do Turismo de Cruzeiros em Portugal, assim como o crescimento da economia local e nacional. Serviu não só para comprovar as vantagens como também algumas desvantagens que poderão surgir nas próximas décadas. A forma como os entrevistados foram escolhidos, foi simples, as entrevistas foram vocacionadas para agentes que lidam diretamente com viagens de Cruzeiro desde Portugal. A maioria dos escolhidos nas suas respetivas empresas, devido a crescimento da procura de Cruzeiros por parte dos portugueses, dedicam-se apenas a vender pacotes de férias em Cruzeiros. Os seus relatos permitiram afirmar por exemplo, que o Turismo de Cruzeiros em Portugal está em crescimento. A investigação, entretanto, “ajudou” através da pesquisa realizada, a debater alguns assuntos com agentes e entidades como por exemplo: capacidade turística da cidade de Lisboa, infraestruturas, impacto na economia e no território.

Deve-se fundamentalmente e tendo como formação base a Geografia e o Planeamento Regional, ter entendido a maneira como os agentes se comportam e moldam o território. As suas atividades sem dúvida, terão impacto na economia e no território, seja positivo e negativo. No caso do Turismo de Cruzeiros até ao momento tem vindo a ser positivo, no entanto são deixadas algumas ilações que podem ser motivo de preocupação no futuro. Tratou-se de dar-lhes a palavra, respondendo a questões de desenvolvimento e que foram pensadas para reforçar a investigação (Anexos 5,6,7,8, 9 e 10). Algo importante, e que de resto foi referido ao longo da dissertação, a importância dos transportes aéreos como elo de ligação com o Turismo de Cruzeiros. Ter em conta que uma cidade que recebe turistas tanto por via aérea como marítima, acarreta responsabilidades e poderá criar dinâmicas menos desejadas para território. Por sua vez os agentes referem que estão conscientes da situação a curto, médio e longo prazo. No entanto, referem que o impacto económico do Turismo de Cruzeiros nas próximas décadas poderá ser cada vez mais significativo.

Figura 24. Esquematização do processo de entrevistas



Autoria Própria

As perguntas de desenvolvimento para os agentes de viagens e Turismo foram divididas entre o passado, o presente e futuro (Figura 24). No fundo a investigação quer determinar a sua evolução e perspetivas do setor, partindo do princípio de que as bases para o crescimento estão consolidadas. Paula Marquês, especialista em Cruzeiros na Agência Abreu, e com experiência de quinze anos no setor, revela que a questão do marketing, promoção do destino “Portugal” foi bem conseguida e neste momento a prioridade passa por otimizar a experiência do turista em Portugal. Na sua opinião o nosso país, é cada vez mais conhecido e está na “boca” do mundo, mas faltam alicerces vitais para sustentar o crescimento. Passa desde os jovens que saem das Faculdades licenciados em Turismo, ou mestres em Turismo estarem preparados para os cenários atuais. Para Paula Marquês, todos as semanas surgem novos desafios, todas as semanas há empresas a quererem entrar no mercado português, principalmente de Cruzeiros. A MSC irá reforçar a operação para Portugal no próximo ano, 2019, em especial para os Portos de Lisboa e Funchal. A ideia de que “ainda não somos conhecidos” está ultrapassada, o importante neste momento é saber aproveitar e estimular a economia, o emprego e as infraestruturas. A estratégia do Turismo de Cruzeiros em Portugal está

consolidada, restará saber se todos os agentes, entidades e atores irão cumprir com a sua responsabilidade.

Temos cada vez mais estagiários na nossa empresa, e nas nossas lojas, formados em Turismo, com especializações no transporte aéreo e marítimo que certamente irão dar uma resposta positiva em breve face ao crescimento. Nota também para os problemas que as empresas de Turismo enfrentam devido ao “colapso” do Aeroporto Internacional de Lisboa “Humberto Delgado”. De alguma maneira, os atrasos e cancelamentos refletem-se em perdas de receita para o setor. Se quisermos consolidar a nossa posição como país no Turismo de Cruzeiros teremos também de mudar a realidade do principal aeroporto do país. Congratula-se ainda por existir uma estratégia tanto do governo central como do executivo camarário para o Turismo de Cruzeiros, onde a visão é clara: ter cada vez mais cruzeiros com origem e chegada a Lisboa. Se conseguirmos materializar a estratégia e aumentar o tráfego “turnaround” o impacto na economia será ainda maior. Por enquanto estamos a “meio” caminho, é necessário mais esforço e sobretudo mais ligações aéreas. Se quisermos que os principais mercados emissores de turistas para Portugal (Brasil, EUA, Canadá, Alemanha, Reino Unido) iniciem Cruzeiro no Porto de Lisboa, temos de ter em conta as infraestruturas que os recebem até chegarem ao terminal de Cruzeiros.

Já Ana Quirino, especialista em Cruzeiros na empresa Viagens El Corte Inglés, afirma que o crescimento é notório e está para ficar. Existe informação por parte das companhias de Cruzeiros, por exemplo da Royal Caribbean Cruises do grupo MELAIR, que irão reforçar a operação em Portugal já no próximo ano. Todavia assim, alerta que o mercado ainda se encontra direcionado para receber Cruzeiros em escala, o objetivo passa por tornar Lisboa num porto “turnaround”, onde naturalmente, irão existir maiores possibilidades de crescimento. Reforça a ideia, de que o crescimento do Turismo de Cruzeiros pode trazer vantagens para a nossa economia, a começar pelo emprego, receitas e colheita fiscal. A ideia de que os Cruzeiros continuam a ser para a terceira idade, neste momento já foi ultrapassada, ou que são inacessíveis em termos monetários. Há cada vez mais adesão por parte dos portugueses, no entanto a oferta que há com saída do Porto de Lisboa é pouco apelativa. A maioria dos Cruzeiros que

saem do Porto de Lisboa apenas oferecem circuitos pelo mediterrâneo. Não é possível, neste momento navegar desde Portugal até as Caraíbas, ou Florida nos EUA.

Os clientes continuam a pedir uma oferta mais diversificada da que existe atualmente, de maneira a intensificar o mercado no nosso país. Do ponto de vista económico, Ana Quirino, refere que um dos maiores desafios do Turismo de Cruzeiros em Portugal passa por equilibrar os lucros com os salários atuais. O Turismo é um setor fundamental para o crescimento económico do país, todos os anos temos sido premiados pela “World Travel Awards” como destino de eleição, tanto Portugal continental como as ilhas. Obviamente que toda esta “onda” positiva em relação ao Turismo, terá de reverter-se em receitas, gerar riqueza e criar novos postos de trabalho. Sem dúvida, que neste momento estamos a “caminhar” para um cenário de crescimento económico, como nos indicam os nossos dados internos nos últimos dois anos.

Ainda assim, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião, neste momento diria que 60% opta pelas viagens de avião e 40% por Cruzeiro. Há anos atrás as viagens de Cruzeiros nem representavam 20%, fosse por desconhecimento, fosse pelo mito de que os Cruzeiros eram extremamente caros. Além disso, hoje em dia, por exemplo a empresa que mais vende em Portugal, a MSC Cruzeiros, convida os agentes de viagens e futuros passageiros a conhecerem os seus navios quando escalam em Lisboa. Esta iniciativa tem vindo a quebrar certos “mitos” de insegurança sobre a navegação, de como passar as férias num Cruzeiro e os restantes processos inerentes à viagem. Por último refere que um dos maiores desafios do Turismo, Turismo de Cruzeiros passa também pela adaptação aos mercados internacionais. Destaca também o papel das novas tecnologias que ajudam no conhecimento das viagens de Cruzeiros.

Finalmente afirma que a empresa para a qual trabalha tem recebido inúmeros pedidos de informação de casais estrangeiros sobre Cruzeiros que partem de Portugal. Ou seja, existe uma forte procura externa e interna, principalmente nos últimos dois anos. É importante termos turistas de todo o tipo de nacionalidades em Portugal, e iniciar Cruzeiros em portos portugueses, se cada vez mais tivermos situações destas o impacto na economia será bastante significativo.

Francisca Poupino, agente de viagens de Cruzeiro na Top Atlântico, volta a reforçar a ideia de aumentar os Cruzeiros com origem em Lisboa. Hoje em dia temos

infraestruturas aptas, que no passado nos impossibilitaram de atrair mais navios para o nosso porto. Os novos tempos serão certamente de mais crescimento pois o novo terminal apresenta uma boa capacidade. Capaz de desembarcar em simultâneo 4500 passageiros. As empresas de Cruzeiros em parceria com as agências de viagens, cada vez mais, promovem visitas aos Cruzeiros quando escalam em Lisboa. Para reforçar o nosso marketing, optamos por levar alguns “futuros” passageiros a conhecer o meio onde poderão usufruir das suas férias. Penso que o incremento de navios a partirem e a chegarem a Lisboa, terá sem dúvida a vantagem económica, quer na criação de emprego, revitalização das lojas nas zonas próximas no terminal de Cruzeiros (Santa Apolónia) e gerar cada vez mais receitas para o nosso país. No mercado atual, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião, diria um 70% contra 30% face aos Cruzeiros. Temos também, inúmeros estrangeiros, principalmente do Brasil, EUA, Canadá e Alemanha a quererem iniciar os seus Cruzeiros em Lisboa.

Do ponto de vista económico, o ideal é termos menos escalas e mais cruzeiros com origem em Lisboa, pois implica mais voos para o nosso país, mais dormidas e mais emprego. O setor está em crescimento, e isso nota-se sobretudo entre as empresas de turismo e no mesmo comércio local.

Mariana Venâncio, agente de viagens da Cruzeiro, na Bestravel, revela que embora tenhamos um novo terminal, a sua potencialidade depende, e está interligada, ao facto de conseguirmos mais cruzeiros com origem em Lisboa. A principal vantagem é obviamente a económica e a maneira como o seu impacto poderá potenciar o setor em Portugal, criando emprego, empresas e oportunidades de negócio, não só a nível de agência, como também de catering e manutenção de navios, entre outros.

Neste momento em Portugal, o Turismo tem mercado graças à boa procura a nível exterior e interior. Futuramente o setor poderá gerar ainda mais riqueza e emprego, sobretudo emprego altamente qualificado. Mas não poderemos “ficar” somente pelas escalas. Temos de assumir-nos como um dos principais portos da Europa, capaz de atrair passageiros no mercado Asiático, Americano, Africano e Brasileiro.

Rita Rosa, agente de viagens no grupo Abreu, especialista em Cruzeiros e antropóloga pelo ISCTE, refere a necessidade de termos mais Cruzeiros com origem em Lisboa. Alerta também para a necessidade de termos mais Cruzeiros com origem em Lisboa. O próprio mercado e as novas tecnologias vieram a desmistificar a ideia de que os Cruzeiros são para a terceira idade. As principais vantagens do Turismo de Cruzeiros devem-se sobretudo ao aumento do poder de compra, emprego e crescimento económico. Opina que o Turismo de Cruzeiros poderá ter um papel fundamental para a requalificação urbana no centro da cidade. Espera ainda que o facto de Portugal “estar na moda” não seja apenas um ciclo, e que o crescimento continue a ser uma realidade no setor. Enfatiza, algumas desvantagens que pode trazer o crescimento do Turismo de Cruzeiros, como por exemplo “turistificação” do centro da cidade, degradação do património e dos centros históricos. Por laborar na área do Turismo há já quatro anos, as perspetivas para os Cruzeiros são de maior adesão, tanto no mercado interno como externo, como um claro aumento de navios no Porto de Lisboa.

Paulo Santos, agente de viagens na Fly&Love, especialista em Cruzeiros, partilha a opinião que para sermos mais competitivos com os principais portos europeus, Veneza, Barcelona, Marselha, Roma, Dubrovnik, temos sobretudo de ter taxas portuárias mais baixas. Outra situação indicada, passa pela captação de mais navios com partida e chegada a Lisboa. Por exemplo, a Costa Cruzeiros empresa com quem trabalhamos para além da MSC Cruzeiros, P&O e Royal Caribbean, apenas tem um Cruzeiro com saída de Lisboa para 2019, os restantes passarão por Lisboa em regime de escala. Em média 70% dos nossos clientes optam por viajar de avião e um 30% opta por férias em Cruzeiro, é uma realidade que tem vindo a mudar.

A minha experiência no setor turístico leva-me a afirmar que os Cruzeiros estão em ascensão e poderão nas próximas décadas aproximar-se ainda mais das viagens aéreas. Para além que todos os mitos relativamente a navegação, conforto e segurança hoje em dia dissiparam-se, em parte devido à informação nas plataformas digitais. Na nossa perspetiva o Turismo de Cruzeiros será vital para o crescimento do Turismo e da Economia nacional nas próximas décadas.

António Alverca, CEO da Leaving Tours e especialista em Cruzeiros, afirma que Portugal precisa de alcançar uma quota maior no mercado internacional, justifica que

não se trata da promoção, pois essa já existe. Trata-se sim de beneficiar não só em termos fiscais, como em termos logísticos as empresas de Cruzeiros que queiram reforçar/iniciar operação em Portugal e poder gerar mais receita, mais impacto na economia nacional e mais postos de trabalho. Na atualidade, temos excelentes infraestruturas desde o Terminal de Cruzeiros de Lisboa, como o Terminal de Leixões e do Funchal, estruturas amplamente aptas para reforçar as operações. Isto porque a operação anual de Cruzeiros em Portugal sofre quedas drásticas principalmente nos meses de Inverno, tratando-se ainda de um mercado sazonal em certos períodos do ano. O maior desafio para o Turismo de Cruzeiros em Portugal passa por “quebrar” essa sazonalidade, pois temos condições climatéricas excelentes durante todo o ano em comparação com outros destinos europeus. O peso do Turismo de Cruzeiros na economia poderá ainda ser maior, se nos destacarmos como um dos principais portos “turnaround” da Europa.

Susana Cruz, CEO da Goodluck Tours e especialista em Cruzeiros, critica algumas medidas adotadas como por exemplo as taxas aeroportuárias e o facto de muitos estrangeiros desistirem de iniciar Cruzeiro em Lisboa e/ou Funchal por falta de oferta. O mercado continua a proporcionar escalas, mas o mesmo mercado terá de também oferecer Cruzeiros que iniciem nos portos portugueses. Seria o melhor que podia acontecer ao setor em Portugal, iria refletir-se num aumento das receitas, emprego e oportunidades de negócios por parte das empresas no setor. As empresas de Cruzeiros estão interessadas em investir em Portugal, tal como nos indicam em todas as reuniões com os seus representantes, em que temos participado. De certa forma, temos de ter a mesma visão que por exemplo a TAP, Ryanair, Easyjet tiveram no Aeroporto de Lisboa de criar o seu “hub”.

Se esta estratégia se concretizar as perspetivas serão ótimas, sendo que o Turismo de Cruzeiros poderá tornar-se uma peça vital da nossa economia. A médio prazo inclinamo-nos para esse cenário, pois o setor do Turismo e em especial do turismo de Cruzeiros vive das receitas geradas. O maior desafio para o Turismo de Cruzeiros em Portugal passa por ganhar mais escalas e atratividade e por gerar maior volume de estrangeiros e portugueses a embarcar em portos nacionais. Passa também pela

dimensão dos mercados, atualmente o mercado espanhol e italiano possui um peso bastante significativo no número de cruzeiristas na Europa.

Pelo que as companhias apostam em portos onde existe maior procura, para poder ter uma maior rentabilidade do negócio e preço atrativo. A dimensão do mercado nacional é importante, no entanto é necessário ter em conta que só 2 milhões de portugueses realizam viagens de lazer anualmente, dos quais 87% optam por ficar em território nacional. O mercado externo e interno, sem dúvida que podem ter um papel interessante no crescimento do setor em Portugal, e consequentemente impacto na economia nacional e economias locais.

10.3.2 ENTREVISTA NA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA – DIVISÃO DE TURISMO MARÍTIMO/CRUISE DEPARTMENT

JG – Quais os principais desafios do Turismo de Cruzeiros em Portugal?

MP- Os principais desafios do Turismo de Cruzeiros em Portugal são os seguintes: Competitividade, plataformas *“air-lifts”*, isto é, aeroportos próximos, e por consequência aumentar os movimentos *“turnaround”* e escalas. Para que conste, o melhor ano de Cruzeiros no Porto de Lisboa até ao momento foi 2013, receitas o qual fez questão de indicar na dissertação. E quais foram os fatores decisivos para tal fenómeno, para o ano de 2013 o Terminal 1 e Terminal 2 do Aeroporto Internacional de Lisboa não tinham ainda dificuldades para receber os passageiros comodamente. Segundo Lisboa começava a ganhar mercado na Europa, América do Norte, Ásia e Brasil no que toca aos Cruzeiros. Em 2013 não tínhamos o terminal de Cruzeiros que temos hoje, e até então foi o nosso melhor ano, por isso estamos cientes que com o novo Terminal, iremos certamente repetir 2013.

JG – Acha que o Turismo de Cruzeiros tem um impacto significativo na economia local e nacional?

MP- Os nossos dados indicam que o impacto é cada vez mais significativo e será no futuro certamente cada vez maior. Temos de ter a noção de que apenas um navio de Cruzeiros desembarca no Porto de Lisboa entre 3000/4500 passageiros dependendo da sua capacidade, mas vamos colocar como exemplo os navios mais frequentes em Lisboa. De acordo com os nossos dados, o impacto no PIB Nacional para 2016 e 2017

considerou-se residual aproximando-se dos 1% do PIB. É necessário ter em conta dois fatores, impacto direto e indireto, o impacto indireto por exemplo engloba uma série de fatores importante que vão desde as empresas de catering, transporte e operadores turísticos. É uma atividade em crescimento e temos a convicção que o impacto na economia nacional e local será cada vez mais significativo, podendo atingir de acordo com os nossos dados 3% do PIB nos próximos 10 anos, isto é, até 2028.

JG- Com o novo terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia (Lisboa) prevê-se um aumento de Cruzeiros com origem em Lisboa?

MP- Obviamente que ao possuímos uma infraestrutura com capacidade de desembarcar em simultâneo 4500 passageiros com rapidez e segurança, ganhamos uma oportunidade diria de “ouro” para nos destacarmos no mercado europeu. O novo terminal é um dos mais modernos em Europa. Há uma estratégia por parte das entidades do estado em apostar no Turismo de Cruzeiros, nós como país fizemos um investimento de milhões de euros porque acreditamos que iremos cada vez mais receitas, criação de emprego e crescimento económico.

O novo terminal é uma nova porta ao mundo do turismo marítimo, que irá gerar dinâmicas e crescimento para diversos setores como por exemplo a restauração, retalho, plataformas digitais, empresas de transporte e sobretudo valorização do destino Lisboa. Outra questão importante, passa pela criação de empregos altamente especializados na área do Turismo de Cruzeiros. Muitas companhias de Cruzeiros recrutam em Portugal para as suas operações, ou seja, não acabam por realizar recrutamentos em outros países porque sabem que Portugal possui uma juventude amplamente especializada quer nas engenharias, turismo, gestão do território, economia entre outras. As empresas ligadas ao setor do Turismo de Cruzeiros olham para Portugal com um potencial enorme não apenas nas operações, mas também em termos de recursos humanos.

JG- Quais as projeções em termos de procura e receita?

MP- As projeções em termos de procura são bastante positivas, de acordo com os nossos dados, estima-se que a procura entre 2017 e 2021 tenha um crescimento de 35%. Neste momento temos procuras que rondam os 70% e ainda não terminamos o ano. Note-se para o fator que há vários fatores que influenciam a procura, nos quais destacamos o *“air-lift”*, segurança, infraestruturas e qualidade de destino. A única questão a nos preocupar neste momento, prende-se sobretudo à questão das ligações áreas, ou seja, da nossa plataforma *“air-lift”*. A procura é cada vez mais acentuada nos novos mercados emergentes como Brasil, América do Norte e Ásia. Relativamente as receitas, referiu as receitas do nosso melhor que foi 2013 e fez questão de apresentar cenários hipotéticos nos próximos anos. Nós temos previsto duplicar a receita do período 2013-2017, nos próximos quatro anos, ou seja, em 2022. Isto deve-se sobretudo ao interesse que as companhias demonstram com novas operações a partir de Lisboa, e reforço das escalas.

JG – Na sua opinião quais as potencialidades de Portugal no Turismo de Cruzeiros?

MP – Francamente as potencialidades sempre existiram (exceto a questão das infraestruturas) mas nunca foram exploradas, a estratégia virou-se sempre para as escalas e nunca promoveram a modalidade *“turnaround”*. Nos últimos anos percebeu-se que a modalidade *“turnaround”* é uma aposta firme, que se deve ter seriamente em conta. Recursos humanos, posição Geográfica (capacidade de não nos limitarmos somente aos Cruzeiros no mediterrâneo, pois temos um Atlântico cada vez mais perto), plataformas *“air-lift”* (ainda que possa vir a tornar-se um caso complexo), e a cultura turística já vincada na sociedade portuguesa desde o início do século. Portos como Marselha, Génova, Veneza, amplamente competitivos e líderes no mercado, não possuem as potencialidades dos Portos portugueses, incluindo os portos das regiões autónomas.

JG – Acha que o Turismo de Cruzeiros terá um papel cada vez mais importante no setor turístico nacional?

MP- Tenho a certeza que cada vez mais esse papel será fundamental para o crescimento do setor turístico a nível nacional, não só em Lisboa, temos Portos amplamente aptos e modernos como o Terminal de Cruzeiros de Leixões, Porto do Funchal e Porto de Ponta Delgada. Para além que destaco a aderência que os portugueses estão a demonstrar em realizar férias em Cruzeiros, com partida desde Lisboa. A facilidade de iniciarmos um Cruzeiro em Lisboa, de podermos oferecer circuitos para o mediterrâneo, Norte da Europa, Cruzeiros transatlânticos até Miami, Caraíbas e Rio de Janeiro atraí passageiros de vários países.

De alguma maneira o Turismo de Cruzeiro apresenta-se como o potencializador do Turismo Nacional, porque ao mesmo tempo que iniciam as suas férias em Lisboa, e se a experiência for ótima, esses mesmos passageiros certamente irão voltar ao nosso país em breve. Para além que o Turismo de Cruzeiros é cada vez mais tomado em conta por parte dos operadores turísticos, governo e empresas no setor turístico. Temos cada vez mais, uma palavra a dizer, uma sugestão a fazer em prol do setor do Turismo em Portugal.

JG – Existem Portos que já estão a colocar restrições ao Turismo de Cruzeiros, em Veneza por exemplo, e mais recentemente na Croácia. Poderá acontecer algo similar em Lisboa?

MP- É fundamental entendermos uma questão, não é possível termos mais cruzeiros com origem em Lisboa, se as plataformas “air-lifts” não conseguirem receber mais passageiros. No caso de Veneza, é necessário ter em conta a sua posição geográfica, não deixando de ser um destino mundialmente conhecido, como também a capacidade de hotéis que Veneza detêm. Não pode ser comparável com Lisboa, por isso acredito que Lisboa tem capacidade para lidar com os problemas que possa vir a gerar o crescimento de Cruzeiros. Relativamente a Croácia, a situação é similar, a sua capacidade de hotéis, e sobretudo a proximidade dos Aeroportos.

JG – Quais as perspetivas económicas para o setor do Turismo de Cruzeiros?

MP- As perspetivas são de crescimento económico nos próximos anos, neste momento temos uma empresa portuguesa a construir um navio de Cruzeiro nos Estaleiros da Viana do Castelo. A empresa Westsea – Viana Shipyard está neste momento a construir um Cruzeiro para a Mystic Cruises, um investimento de 70 milhões de euros com data de início de operação em Dezembro de 2018. Para além da construção de navios, as remodelações e reparações que os Cruzeiros sofrem anualmente representam um potencial enorme de crescimento económico. Há também perspetivas económicas favoráveis para o Turismo de Cruzeiros de Luxo, em que o preço por passageiro ronda os 30.000 € por 7 dias abordo. Ou seja, o crescimento económico irá regista-se não só no volume de passageiros, na aposta “turnaround”, aumento das escalas como também na construção, manutenção e reparação naval.

JG – Reduzir as taxas portuárias significaria mais competitividade, face a outros portos europeus?

MP- No conceito Europeu e Norte-americano (ter em conta que os americanos são líderes no Turismo de Cruzeiros, aliás historicamente o Turismo de Cruzeiros iniciou-se em Miami, Florida) creio que não seja esse um fator competitivo. A média das taxas portuárias na Europa e Estados Unidos rondam os 180€, 170€ USD. Agora se comparamos com o mercado asiáticos, aí sim poderia ser um fator decisivo, pois o mercado asiático neste momento apresenta as taxas portuárias mais baixas da atualidade, com uma redução de cerca de 45% face as taxas praticadas na Europa e EUA. Creio que para termos mais competitividade, temos sobretudo de reforçar a nossa estratégia e termos capacidade para colmatar as lacunas que possam vir a surgir. Portugal, a meu ver está preparado para ter um papel fundamental no setor do turismo de Cruzeiros a nível europeu e quiçá mundial. No entanto para sermos competitivos no Turismo de Cruzeiros, temos de ser competitivos nas ligações aéreas, aeroportos e no setor turístico em geral. As nossas receitas podem duplicar em apenas quatro anos, o que há uns anos atrás seria impensável. De certa forma estamos a ganhar mercado, e isso gera receitas, crescimento, emprego, especialização e reforça as nossas potencialidades.

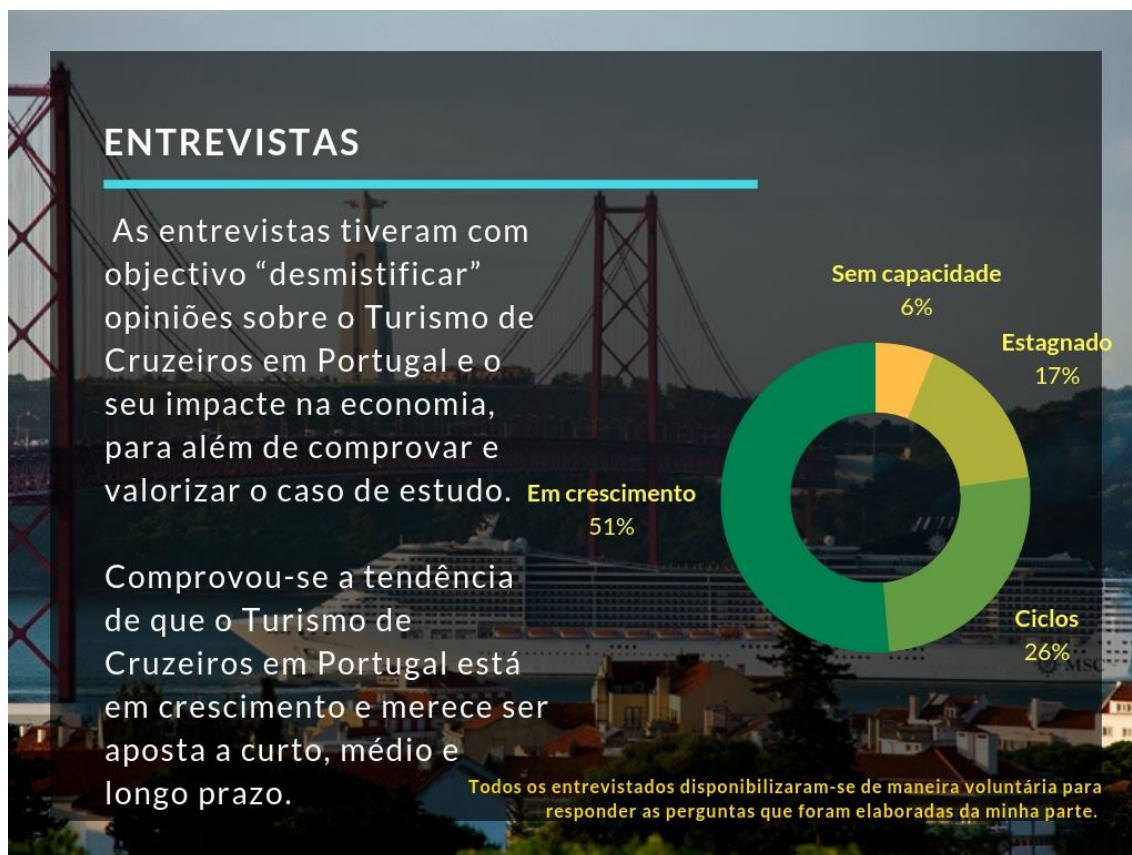
Surge oportuno referir que a entrevista permitiu reforçar e comprovar o conteúdo da dissertação. Destaco três assuntos abordados de extrema importância: capacidade do Turismo de Cruzeiros em Lisboa e em Portugal, conceito de “Air-lift” e reforço das operações “turnaround”. Por exemplo as exigências das operações “turnaround” e quais as perspectivas como entidade de Turismo Marítimo. Considerou-se prolífero ter conhecimento sobre o comportamento dos agentes/operadores turísticos com as entidades marítimas. Existe uma enorme cooperação para ultrapassar os desafios no setor. Esta relação deverá ser reforçada nos próximos anos, tanto a nível económico como a nível de especialização científico de recursos humanos. Algo muito claro passa por definir objetivos em conjunto e consonância com as empresas, pois só assim, irão existir oportunidades de negócios, expansão e crescimento.

Realço a atenção e disponibilidade que a entidade de Turismo Marítimo do Porto de Lisboa tem vindo a prestar aos diferentes planos estratégicos de Municípios portuários que pretendem desenvolver o Turismo de Cruzeiros. Muitas das vezes são elaborados planos estratégicos sem ter em conta fatores técnicos. Esses fatores técnicos são importantes por exemplo para criar/optimizar plataformas “air-lift” com capacidade para sustentar, alimentar o segmento “turnaround”. Destaco também as potencialidades do Turismo de Cruzeiros em Portugal como também a construção, reparação e manutenção naval. Um leque de oportunidades para a economia nacional que começam a ganhar forma, com a revitalização dos estaleiros de Viana do Castelo.

A entrevista permitiu comprovar e provar o nosso caso de estudo, Turismo de Cruzeiros, e responder a nossa pergunta de partida. Conhecer as perspectivas a curto, médio e longo prazo, que futuro aguarda ao Turismo de Cruzeiros em Portugal e que impactos poderá vir a ter em termos económicos, territoriais e sociais para além dos já existentes.

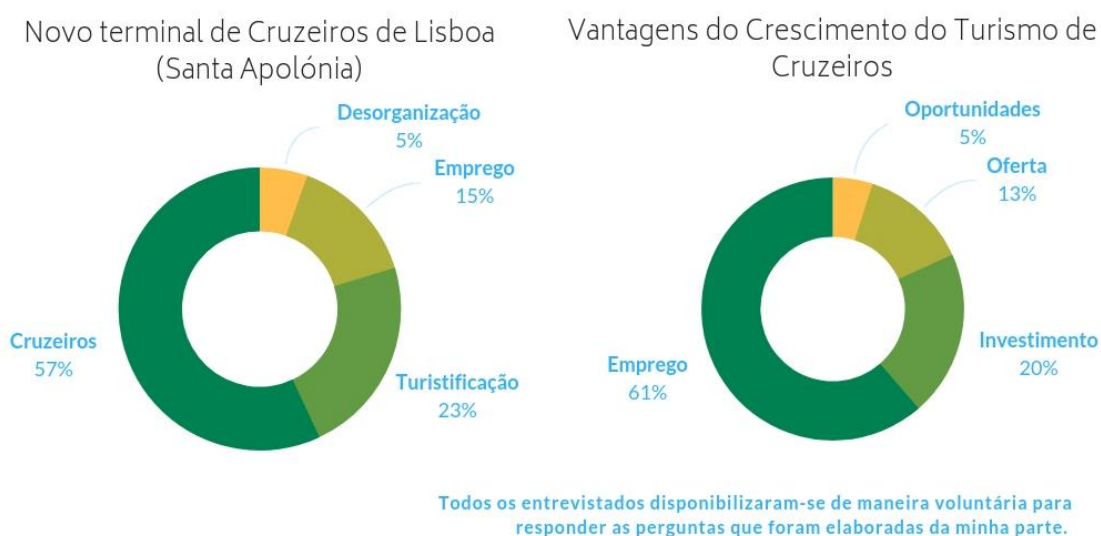
10.3.3 SÍNTESE DE ANÁLISE EFECTUADA NO ÂMBITO DO CAPÍTULO

Figura 25: Infografia sobre as Entrevistas Realizadas referentes ao Caso de Estudo.



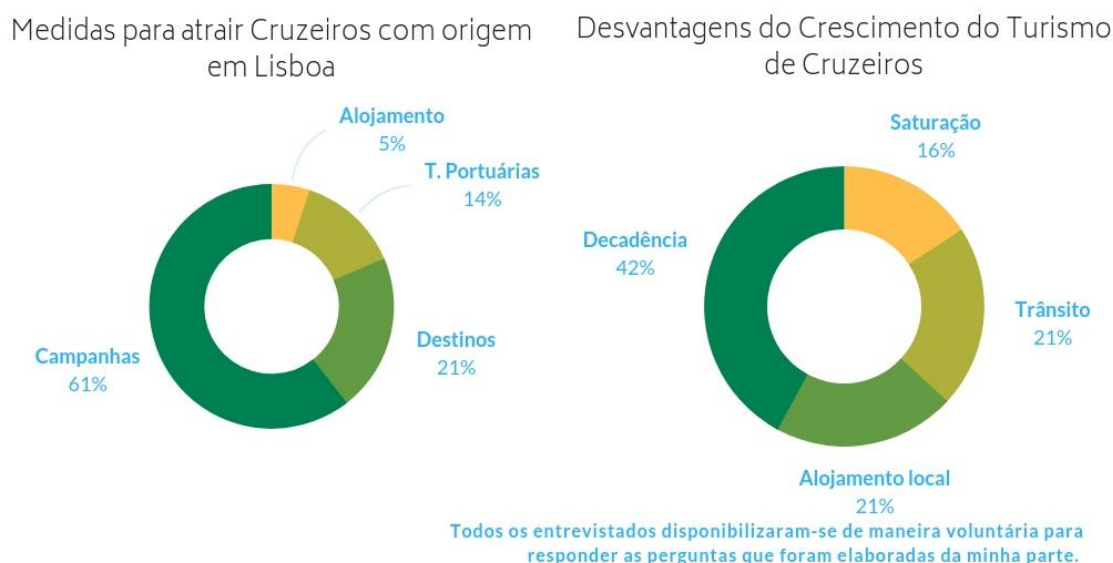
Autoria Própria.

Figura 26. Dados estatísticos retirados através das entrevistas realizadas.



Autoria Própria

Figura 27. Dados estatísticos retirados através das entrevistas realizadas.



Autoria Própria.

11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho pretende sobretudo refletir sobre a tão importante questão de como extrair valor máximo da plataforma continental portuguesa no setor do turismo, sendo que o seu expoente se afigura como o turismo de cruzeiros, onde Portugal e mais especificamente o Porto de Lisboa aparecem na primeira linha de uma nova vaga de mercado. É necessário então potencializar ao máximo o destino Lisboa de forma a conduzir à obtenção dos proveitos perspetivados que devem ser gerados pelo movimento de cruzeiros e pelo turismo. É necessário que Lisboa se torne num porto “turnaround”, mas sem nunca perder a referência de escala, embarque e desembarque, que como vimos, em determinadas situações até podem ser positivas. Adicionalmente, o momento da viagem será sempre um ponto crítico, além do tempo de permanência do cruzeiro no porto de escala. Este será também um fator que Lisboa deverá ter em conta, apresentando programas específicos como os que nesta dissertação foram já pensados. Um fator muito positivo para proporcionar uma nova era na posição de Portugal em relação ao turismo de cruzeiros, são as excelentes condições de infraestruturas que o Porto de Lisboa ostenta e que atendem às necessidades dos navios

e dos passageiros. Sem dúvida, que, depois de analisados os dados, podemos afirmar que o investimento no novo terminal de cruzeiros do Porto de Lisboa irá corresponder às expectativas de crescimento económico do setor do turismo e ao crescimento do negócio turismo de cruzeiros, com as melhores previsões sobre o mercado internacional, que deverão ser refletidas a curto prazo no mercado nacional. A afirmação de Lisboa como destino turístico, terá - enquadrando as condições socio-territoriais e geográficas - de passar pelo turismo de cruzeiros.

Na realidade, as limitações mais diretas encontradas são a falta de dados consolidados, ou seja, de dados abertos que possam ser facilmente acedidos e manipulados para criar indicadores que possam medir o peso deste setor e outras nuances que tornariam esta dissertação mais robusta. De facto, as inconsistências entre os diferentes valores registados em diferentes fontes de dados para a mesma variável levantam dúvidas quanto à clareza da sua proveniência. Não sendo esta uma limitação, reconhece-se que a realização de um conjunto de entrevistas a atores chave por parte de entidades que regulam o setor, trouxeram um valor adicional a este trabalho.

O turismo de cruzeiros para a próxima época será risonho para os lados da capital Portuguesa. Pode mesmo vir a acontecer que Lisboa atinga o seu limite de capacidade para receber navios e passageiros, o que seria ótimo, pois potencializaria todas as condições criadas. Talvez em Portugal, outros portos possam não acompanhar o mesmo alavancar de Lisboa. No entanto, é bom lembrar as excelentes condições do Porto do Funchal e os desejos do Governo Autónomo dos Açores em potencializar os seus portos. Além de outros portos no continente, com funções específicas, casos de Leixões ou Sines, e o Porto de Portimão, também com indicações positivas.

Depois de analisado o tópico central através dos factos, dados estatísticos e literatura, apresenta-se uma série de recomendações sucintas, mas descritivas:

- Aproveitar e consolidar os programas estratégicos originais apresentados nesta dissertação.
- Criar uma rede de atores, que englobe a totalidade da cadeia do turismo de cruzeiros, em que o ponto central seja Lisboa – Hub de cruzeiros.
- Desenvolver-se estudos financiados e específicos de carácter quantitativo e prospetivo no âmbito do seguimento desta dissertação

- Cooperar e competir com outros mercados superiores ao mercado Português
- Apoiar financeiramente com pacotes microcrédito novos investidores nacionais

11.1 CRESCIMENTO OU ESTAGNAÇÃO?

A primeira hipótese que teremos de colocar é a seguinte: irá o crescimento até agora registado continuar ou o setor acabará por estagnar-se, não tendo sido capaz de competir com os principais mercados da Europa? E terá valido a pena investir 70 milhões de euros no novo terminal de Cruzeiros de Lisboa. Continuará o Turismo de Cruzeiros em Portugal a “ter uma pequena parcela” no setor de acordo com as palavras do Sr. Primeiro Ministro António Costa na inauguração do novo terminal em novembro de 2017? Serve o presente estudo para não só denunciar, detetar a problemática como prosseguir com soluções de maneira a evitar cenários menos bem-vindos.

E também lançar prognósticos vantajosos para o setor nas próximas décadas. O cenário de estagnação será uma realidade, se os atores no setor do Turismo/Turismo de Cruzeiros revelarem desafinação com os mercados internacionais. De certa forma, poderemos comparar com um concurso de marketing, no qual se determina quem é que tem o melhor produto para ser posto à venda. Portugal poderá tornar-se num pivot decisivo no Turismo de Cruzeiros, se o paradigma atual for quebrado e for dada a devida prioridade a aspetos vitais como: geográficos, geoeconómicos, climatológicos e de acessibilidade.

A entrevistas realizadas permitiram encontrar as debilidades do destino Portugal, e mais precisamente Lisboa, mas sobretudo as vantagens. Uma comparação feita por um dos entrevistados, desmistifica uma série de argumentos com os quais os principais mercados europeus se posicionam como “trending ports” no mercado.

Um desses argumentos foi a questão da proximidade de aeroportos ao porto de Cruzeiros. Bastou realizar uma simples operação e comparar a distância entre o Aeroporto Internacional de Lisboa com o Terminal de Cruzeiros (7km) com o principal aeroporto de Roma (Fiumicino) e o Porto de Civitavecchia ou para a estação ferroviária

de Roma Termini (82km). Para além que quanto maior a distância, maiores são as despesas em transferes, comboio, táxis ou Uber. Este tipo de comparação simples e concreta revelam vantagens que poderão sustentar um crescimento contínuo do Turismo de Cruzeiros. Para além de que, graças às novas aplicações em smartphones e tablets cada vez mais a informação sobre preços competitivos encontra-se disponível aos “cruzeiristas”.

Figura 28: Comparação da distância (km) entre os principais portos e aeroportos das cidades europeias de onde partem a maioria dos cruzeiros.

Aeroporto principal	Porto principal	Distância (km)
Aeroporto Internacional de Veneza “Marco Polo”	Terminal de Cruzeiros de Veneza	12 km
Aeroporto Internacional de Roma “Fiumicino”	Terminal de Cruzeiros de Civitavecchia - Roma	82 km
Aeroporto Internacional de Gênova “Cristovão Colombo”	Terminal de Cruzeiros de Gênova	12 km
Aeroporto Internacional de Marselha “Provene”	Terminal de Cruzeiros de Marselha	13 km
Aeroporto Internacional de Palma de Maiorca	Terminal de Cruzeiros de Palma de Maiorca	14 km
Aeroporto Internacional de Bari	Terminal de Cruzeiros Nápoles	14 km
Aeroporto Internacional de Nápoles	Terminal de Cruzeiros Nápoles	12 km
Aeroporto Internacional de Barcelona “El Prat”	Terminal de Cruzeiros de Barcelona	13 km
Aeroporto Internacional de Dubrovnik	Terminal de Cruzeiros de Dubrovnik	22 km
Aeroprot Internacional de Pisa “Galileo Galilei”	Terminal de Cruzeiros de La Spezia (Portovenere)	98 km

Autoria Própria

Outro exemplo que poderá alavancar o crescimento do Turismo de Cruzeiros em Portugal e em Lisboa, provem de medidas como por exemplo a Croácia que em 2019 irá restringir o tráfego de Cruzeiros nos seus portos. No sentido contrário, caso o crescimento se torne insustentável a Câmara Municipal de Lisboa poderá tomar

medidas necessárias para conter a chegada de Cruzeiros a Lisboa. Poderá ser uma medida de “estagnação” assim que começar a interferir com interesses comuns da sociedade como por exemplo a habitação, espaços públicos, património nacional ou até mesmo trânsito. No mês de novembro de 2018 a Câmara Municipal de Lisboa lançou uma medida de contenção para licenças de alojamento local nos principais bairros históricos da cidade (Alfama, Mouraria, Graça). Ou seja, neste momento e num futuro próximo as empresas de Cruzeiros estão interessadas em investir em Portugal, principalmente com novos Cruzeiros de partida e chegada de Lisboa.

Faz sentido afirmar, que neste momento os únicos fatores que poderão “estagnar” o setor em Portugal poderão passar por questões de segurança, medidas camarárias ou até do poder executivo nacional. O desafio passa por aproveitar as condições atuais, mas sobretudo saber lidar e resolver atempadamente a situações problemáticas que poderão surgir.

Ter a noção, e tal como foi exemplificado no caso de estudo, a chegada de dois ou três cruzeiros num mesmo dia à cidade de Lisboa equivale à chegada de aproximadamente catorze voos, em que cada avião terá uma capacidade de 300 passageiros. Qualquer crescimento, por muito positivo que seja, acarreta desafios particulares e do interesse nacional, poderá sem dúvida existir alguma “fricção” à medida que estes desafios são atingidos. Essa “fricção” poderá ser provocada pelos mesmos habitantes que poderão questionar-se sobre o futuro da cidade que de alguma maneira lhes pertence. A organização cívica poderá ter um papel importante em travar um crescimento desmesurado, como são exemplo os vários movimentos em Lisboa contra o alojamento local e a “turistificação” dos centros históricos. É importante não perder o foco e sobretudo evitar provocar cenários “caóticos” bem no coração da cidade. A resposta mais adequada para este tipo de situações passa pleno planeamento e pela responsabilidade dos atores que interferem no território.

Será o Turismo de Cruzeiros em Lisboa, alvo de constatação com tem sido o alojamento local? Teremos movimentos “anti-cruzeiros” como já existem em Veneza? Estamos preparados para “conviver” com a agitação de pessoas, transportes e agentes de Turismo nos próximos anos caso o crescimento continue a sua ascensão? Poderemos ter um cenário parecido ao Aeroporto Internacional de Lisboa, de saturação e caos

provocando atrasos e perdas de lucro por parte das companhias aéreas? Neste momento a alternativa do novo Aeroporto do Montijo é uma realidade, principalmente para as companhias “low-cost” que nos últimos anos impulsaram o crescimento de turistas em Lisboa e Portugal. Poderá o novo terminal de Cruzeiros de Lisboa não corresponder com as expectativas nas próximas décadas? Ao longo da dissertação elaborada, comprovou-se que o crescimento do Turismo de Cruzeiros em Portugal em uma realidade latente, em comparação com o início do século XXI. Na verdade, todas as entidades privadas do setor querem estimular os seus lucros, como é o objetivo de cada empresa. Como as entidades governamentais continuam com as suas políticas de atração de investimento principalmente na área do Turismo, como também na promoção do destino Portugal.

Neste momento é possível afirmar que tudo indica para que o crescimento venha a ser uma realidade a curto, médio e longo prazo. As razões que podem impedir esse crescimento, foram abordadas com diversos exemplos estatísticos como também com fatores geográficos, geoeconómicos e de mobilidade. Algo que surge importante de referir é de facto a ligação, a dependência entre o transporte aéreo e o turismo de Cruzeiros. Todos os agentes entrevistados afirmaram a importância de existir um aeroporto próximo do Terminal de Cruzeiros com capacidade para receber aeronaves “narrow” e “wide-body”. Essa dependência é fundamental para o crescimento tanto de um setor como de outro. E a possibilidade de Lisboa vir a ter um novo aeroporto, abre uma nova janela de oportunidades, com mais passageiros, mais possibilidades de iniciar um Cruzeiro em território português. Por fim, finaliza-se este trabalho com a convicção e consciência que nos próximos anos, Portugal, e sobretudo Lisboa, terão um lugar de destaque nos principais destinos turísticos mundiais no que ao turismo de cruzeiros diz respeito.

12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida V., Castro G., e R. Félix (2009) “The Portuguese economy in the European context: structural shocks and policy.” In the Portuguese economy in the context of economic Financial and Monetary integration, pp. 65-152, Banco de Portugal.

AMECO (2016) “Statistical Annex of European Economy – Autumn 2016/Spring 2016” https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/indicators-statistics/economic-databases/macro-economic-database-ameco/government-finance-and-other-macro-economic-data-eu-countries_en (Consulta a 27/01/2018)

Amorim, E. (2013) “Planeamento Turístico em Portugal”, Tese de Doutoramento em Geografia e Planeamento Regional, Investigadora do e-Geo, UNL, Março de 2013. <https://run.unl.pt/bitstream/10362/10407/1/Ericka%20Amorim%20-%20Tese%20Final.pdf> (Consulta a 21/05/2018)

ANA Aeroportos (2015) “Relatório Anual 2015” https://www.ana.pt/en/system/files/documents/annual_report_ana_group_2015_en.pdf (Consulta 22/12/2017)

Antunes, Gonçalo (2018) Intervenção como convidado do debate da RTP1, Prós e Contras (XVI), moderado pela Jornalista Fátima Campos Ferreira, 24 de Setembro de 2018, Episódio 27. <https://www.rtp.pt/play/p4234/e366300/pros-e-contras>

Antunes, Gonçalo (2018) Política de Habitação em Lisboa - <https://www.publico.pt/2017/11/25/local/noticia/politica-de-habitacao-beneficia-a-classe-media-ha-200-anos-1793821> (Consulta a 05/04/2018)

APDL (2017) “Relatório Estatístico Anual”, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo. <https://www.apdl.pt/documents/10180/54335/Boletim+Anual+2017/194b37c6-fc8c-4639-b54e-bd1b3482e19e> (Consulta a 03/03/2018)

Banco de Portugal (2014) “Análise do Setor do Turismo” – Estudos da Central de Balanços.

Banco de Portugal (2014) “Annual Report”
https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/ra_14_en.pdf

(Consulta a 11/01/2018)

Banco de Portugal (2015) “Annual Report”
<https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/activities%20and%20financial%20statements%202015.pdf> (Consulta a

12/01/2018)

Banco de Portugal (2016) “Annual Report” (Consulta a 13/01/2018)
https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/relatorio_atividade_contas_2016_en.pdf

Banco de Portugal (2017) “Boletim económico”, Dezembro 2017, Banco de Portugal. (Consulta a 13/01/2018)

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/be_dez2017_p.pdf

Banco de Portugal, CEPR (2014) “The Portuguese economy in the context of economic financial and monetary integration”, Centre for Economic Policy Research & Bank of Portugal.

<https://www.bportugal.pt/en-US/BdP%20Publications%20Research/bk200901.pdf>

(Consulta a 14/04/2018)

Barros, U. G. (2015) “Turismo em Portugal”, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Branchik (2014) “The World of Cruising”, University of Brighton, Centre of Sport, Tourism and Leisure Studies (COSTALS)

https://cab.presswarehouse.com/sites/stylus/resrcs/chapters/1780646089_1stChap.pdf (Consulta a 25/06/2018)

Brzezinski, Zbigniew (1990) “The post-Cold War US Presidents and grand strategy”
https://www.atlcom.nl/ap_archive/pdf/AP%202007%20nr.%208/Rezaiyan.pdf (Consulta a 17/12/2017)

Business Research & Economic Advisors (2015) “The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2015”, CLIA, November 2016, BREA.

<https://cruising.org/docs/default-source/research/global-cruise-impact-analysis---2015.pdf> (Consulta a 23/03/2018)

Busquets, Juan (1997) “Los waterfronts de nuevo una prioridad urbanística”, Mediterráneo nº 10/11.

Cabral, N. (2000) “O Desenvolvimento dos Cruzeiros Turísticos e as Gares de Passageiros em Lisboa”, Coordenação e Edição de João Figueira de Sousa, Lisboa.

Câmara Municipal do Funchal (2016) “Estratégia Municipal para o Turismo – Programa de Ação 2016 – 2017”

http://www.cmfunchal.pt/images/sustentabilidade/ESTRATEGIA_TURISMO_FUNCHAL.pdf (Consulta a 15/12/2017)

Campilho, P. (2014) “O impacto das companhias áreas low cost na dinâmica económica do Turismo Regional.” – Dissertação para obtenção de grau de mestre em Economia.

Chilão, J. G. & Lúcio, J. (2016) “Safety and Security in the Portuguese extended continental shelf”, Leiden, Crc press – Taylor and Francis group; volume 2, 815–821.

Chilão, José e Lúcio, José (2016) “Mar calmo nunca fez bom marinheiro – uma projeção do atlântico português para o século XXI”, Lisboa, Chiado Editora, ISBN: 978-989-51-8323-4.

Chilão, José e Lúcio, José (2017) “A Geopolitical and Geoeconomic analysis of the Portuguese Atlantic Ocean”, Department of Anthropology and Geography, California State University at Stanislaus, California.

Chilão, José e Lúcio, José (2017) “Método Delphi como ferramenta de avaliação geopolítica e geoeconómica: o caso da Plataforma Continental Portuguesa”, XI Congresso da Geografia Portuguesa, Porto.

Chilão, José e Lúcio, José (2017) “The dimensions of the Portuguese Atlantic Ocean”, Department of Portuguese Studies, California State University at Stanislaus, California.

Claval, Paul (2001) “Geografia Económica”, Edição XXXOIKOS, ISBN: 9788428104524

CLIA UK & Ireland (2016) "Cruise Review", Published in March 2017.
<https://www.cruising.org/docs/default-source/research/uk-amp-ireland-cruise-review-2016.pdf?sfvrsn=0> (Consulta a 03/02/2018)

CNUDM (1982) "Portugal e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar." [https://www.researchgate.net/publication/271840989 Portugal e a Convencao o das Nacoes Unidas sobre o Direito do Mar](https://www.researchgate.net/publication/271840989_Portugal_e_a_Convencao_o_das_Nacoes_Unidas_sobre_o_Direito_do_Mar) (Consulta a 28/12/2017)

Cohen, Stephen (1992) "Geo-economics: lessons from America's mistakes". Working paper 40, New York, Alfred P. Sloan Foundation.

Costa Cruzeiros (2015) "Europa perde quota no mercado de Cruzeiros, Caraíbas é destino Nº1 com 42,2% dos lugares." <http://www.presstur.com/empresas---negocios/cruzeiros/europa-perde-quota-no-mercado-de-cruzeiros-caraibas-e-destino-n-1-com-422--dos-lugares/> (Consulta a 12/01/2018)

Cruise Market Watch (2014) "Cruise Watch Announces, 2014, Cruise Trends." <https://cruisemarketwatch.com/articles/cruise-market-watch-announces-2014-cruise-trends-forecast/> (Consulta a 21/03/2018)

Das Neves, J. C. (2011) "Introdução à Economia", 9ª Edição, Verbo, Outubro de 2011, ISBN: 9789722230568.

Das Neves, J. C. (2018) "As 10 Questões do Interlúdio – A economia portuguesa na era António Costa." Edição Dom Quixote, Outubro de 2018, ISBN: 9789722066129.

Daveau, Suzanne (1998) "Portugal Geográfico", Edições João Sá da Costa, Lisboa.

Defarges, Philippe (2003) "Introdução à Geopolítica", Lisboa, Gradiva.

Deloitte (2017) "Estudo de impacte macroeconómico de turismo na cidade e região de Lisboa", Apresentação à Direção do ATL, 24 de Janeiro de 2017.

Duarte, A. R. (2010) "A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um Futuro com História". In V. L. Cajarabille, A. R. Duarte, & P. V. Afonso, A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar, (pp. 27-45). Lisboa: Edições Culturais Marinha (Col. Cadernos Navais)

ECFR (2015) "European Foreign Policy Scorecard, 2015" [https://www.ecfr.eu/page/-/ECFR125 SCORECARD 2015.pdf](https://www.ecfr.eu/page/-/ECFR125_SCORECARD_2015.pdf) (Consulta a 30/06/2018)

Ejarque, J. (2005) “Destinos Turísticos de Éxito” – Diseño, Creación, Gestión y Marketing. Madrid, Ediciones Pirámide

EMEPC (2017) “Proposta de Extensão da Plataforma Continental Portuguesa” Projeto/Avaliação - <https://www.emepc.pt/projeto-pepc4> (Consulta a 17/12/2017)

Esteves, R. M. Santos(2011) “Os submarinos e a Plataforma Continental”, Lisboa, Escola Naval – Departamento da Marinha.

Eurocontrol (2018) “European Network Operations Plans 2018-2019/22”, European Comission, Network Manager, Edition June2018.

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/european-network-operations-plan-2018-2022-2.2.pdf> (Consulta a 19/10/2018)

European Cruise Council (2015) “Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe”, Edition of 2015, CLIA Europe Members Line, pp. 11-28. <https://www.cruising.org/docs/default-source/market-research/2015-europe-economic-impact-study.pdf?sfvrsn=0> (Consulta a 27/12/2017)

Eurostat (2016) “Key figures on Europe – 2016 Edition – Industry, Trade and Services – Tourism” <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7827738/KS-EI-16-001-EN-N.pdf/bbb5af7e-2b21-45d6-8358-9e130c8668ab>(Consulta a 15/12/2017)

Eurostat (2017) “Eurostat Regional Yearbook – 2017 Edition – Tourism” <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/8222062/KS-HA-17-001-EN-N.pdf> (Consulta 16/12/2017)

Ferrão, Marisa Caetano (2009) “A delimitação da plataforma continental além das 200 milhas marítimas”, Lisboa, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa.

Ferreira, Ana (2012) “A sustentabilidade territorial de um cluster do Mar em Portugal”, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Feynman, Ricard (1966) “What is Science?” Presented at the fiftneeth anual meeting of the National Science Teachers Association, 1966, in New York City, The Physics Teacher, Vol.7, Issue 6, 1968, pp. 313-320.

Figueira de Sousa, João (2011) “A evolução da atividade de Cruzeiros marítimas e o desenvolvimento das condições de receção em Portugal”, Setembro 2011, Jornal de Turismo e Sustentabilidade, Volume I, Nº1, Páginas: 101-108.

Figueira de Sousa, João (2018) “Entrevista a João Figueira de Sousa especialista em transporte e mobilidade”, Diário de Notícias da Madeira, Setembro 2018.
<http://www.dnoticias.pt/imprensa/hemeroteca/diario-de-noticias/solucoes-de-mobilidade-sem-penalizar-as-pessoas-XE3701044#> (Consulta 27/09/2018)

Florida-Caribbean Cruise Association (2015) “Economic Contribution of Cruise Tourism to the destinations economics”, Volume I, Aggregate Analysis. <https://www.fcca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf> (Consulta a 22/06/2018)

Frasquilho, Miguel (2014) Entrevista a Miguel Frasquilho – Presidente d ACIEP, Junho de 2014
http://www.peprobe.com/pe-content/uploads/2014/07/Portugalglobal_n66.pdf
(Consulta a 23/01/2018)

Freitas, José D. (2012) O Aeroporto de Beja e a competitividade do Baixo Alentejo: o caso das potencialidades turísticas, Revista Portuguesa de Estudos Regionais, APDR, 2012.

Galito, Maria Sousa (2014) “Geopolítica Portuguesa do século XXI: Perspetiva e prospetiva”, projeto de investigação em relações internacionais.

Gaspar, Jorge et al. (2003) “O impacte socioeconómico do Porto de Lisboa”, in Figueira de Sousa, João (org. e edit) portos, transportes marítimos e territórios, Lisboa, Instituto de Dinâmico do Espaço, pp.141-156.

Giddens, Anthony (2000) “O mundo na era da globalização”, Lisboa, Editorial Presença.

Glass, Ruth (1964) *“Introduction: aspects of change. In London: Aspects of Change”*, ed. Centre for Urban Studies, London: MacKibbon and Kee, xiii–xlii.

Hamilton D., Quinlan, J. (2015) “The Transatlantic economy 2015”, Center for transatlantic relations Johns Hopkins University <https://www.amchamspain.com/wp-content/uploads/2015/03/The-Transatlantic-Economy-2015.pdf> (Consulta 17/03/2018)

Hamilton, Alexander (1795) “The federal state and the economy in Alexander Hamilton’s Thought.” http://economia.unipv.it/pagp/pagine_personali/gmontani/Scientific%20papers/1.%20Hamilton%27s%20Federalist%20Thought.pdf (Consulta 17/12/2017)

Harford, Tim (2007) “O economista disfarçado”, Editorial Presença, ISBN: 9789722335867.

INE (2011) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=143016014&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 23/03/2018)

INE (2013) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=210766790&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 23/04/2018)

INE (2014) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=139601&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 26/04/2018)

INE (2015) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=139601&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 27/04/2018)

INE (2016) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=277048338&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 29/04/2018)

INE (2017) “Estatísticas do Turismo”, Relatório Anual, Publicações Instituto Nacional de Estatística, Portugal.

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=320462327&PUBLICACOESmodo=2 (Consulta a 12/05/2018)

Júlio, P. e J. Maria (2017) “Evolução do PIB em Portugal no período pós 2008: uma narrativa de equilíbrio geral”, revista de estudos económicos, Vol 13, nº2, Banco de Portugal.

Krugman, Paul (1996) “How the Economy organizes itself in space: A survey of the new economic Geography”, working papers 96-04-021, Santa Fe Institute.

Leal, Ana Catarina (2007) “A diplomacia económica em Portugal no século XXI – que papel no investimento direto português no exterior?” In Negócios Estrangeiros. Nº 11.1 julho de 2007 pp. 207-310.

Lei nº 33/2013 (2013) “Regime jurídico das áreas regionais de Turismo em Portugal continental.”, Diário da República n.º 94/2013, Série I de 2013-05-16. <https://dre.pt/pesquisa/-/search/249827/details/maximized> (Consulta a 05/01/2017)

Lisbon Cruise Terminal (2017) “Relatório Estatístico.” <http://www.lct.pt/pt/estatisticas> (Consulta a 18/11/2017)

List, Friedrich (1930) “The national system of political economy”, Londres. Longmans, Green and Co. <http://oll.libertyfund.org/titles/315> (Consulta a 28/12/2017)

Lopes, Ernâni (2007) “Hypercluster da Economia do Mar”, Relatório Final, SAER, Lisboa. [http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar\(5\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar(5).pdf) (Consulta a 28/11/2017)

Lúcio, José (2018) “Goeconomia do Atlântico sob jurisdição Portuguesa - tendências e desafios”. 25th APDR Congress. ISBN: ISBN 978-989-8780-06-5

Luttwak, Edward (1999) “Turbo-capitalism: winners and losers in the global economy”, New York, Harpercollins.

Mahan, A.T. (1890) "The influence of sea power upon history, 1660-1783" [e-book] Boston: Little, Brown and Company. Disponível em: California Digital Library. <http://archive.org/details/seanpowerinf00maha> (Consulta a 23/11/2017)

Manuelito, Ana Cláudia (2012) "A estratégia nacional para o Mar e os meios navios Portugueses", Maria Scientia, Nº2, Março 2012, pp.- 48-72.

Marshall, Tim (2017) "prisioneiros da geografia", Lisboa, Editora Desassossego.

MedCruiseStatistics (2016)" Cruise Activities Statistics 2016" http://www.medcruise.com/sites/default/files/cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2016.pdf (Consulta a 28/11/2017)

Moreira, Adriano (2012) "A Maritimidade", Diário de Notícias, 26 de junho de 2012.

Moser, Francisco (2015) "O Turismo da cidade de Lisboa numa perspetiva cruzada, entre a procura e a oferta", Dissertação de Mestrado em Marketing, ISCTE-BusinessSchool <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/18276/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20de%20M-GTH%20-%20Rodolfo%20Silva%20%2050028957.pdf> (Consulta a 12/04/2018)

Mota, Pedro I. (2017) "Direito, Política e Economia: História, Conceptualização e dimensão da globalização" Revista Direito e Política, Trimestral, www.direitoepolitica.pt

MSC Cruises (2017) "Annual Report 2017" <https://www.msccruises.com/en-gl/Assets/MSC%20Cruises%20Annual%20Report%20-%2031.12.17%20-%20Audited.pdf> (Consulta a 11/02/2018)

MSC Cruzeiros (2015), "Turismo de Cruzeiros Análises e Tendências" <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5355786c5a793944543030764e304e425453394562324e31625756756447397a51574e3061585a705a47466b5a554e7662576c7a633246764c325578596d4930595463304c574e685a4449744e44566d597931684f5751334c5749334d6d59775a5463325a6d55774e6935775a47593d&fich=e1bb4a74-cad2-45fc-a9d7-b72f0e76fe06.pdf&Inline=true> (Consulta a 13/04/2017)

Neves, Paulo (2018) “Portugal na triangulação Atlântica América Latina-Europa-África” IPDAL - Instituto para a promoção da América Latina e Caraíbas.

Neves, Paulo (2018) Palestra “Portugal na triangulação Atlântica América Latina – Europa – África”, DGPR – FCSH – UNL.

Patterson, J. e Siderelis, K. (1999) "Managing a whole economy: the contribution of GIS", in Longley, P.; Goodchild, M.; Maguire, E. E Rhind, D. (eds) – 1999: Geographical Information Systems. Principles, techniques, applications, and management, 2 volumes, John Wiley & Sons, New York, pp. 733-743.

Piketty, Thomas (2017) “Por um tratado de Democratização da Europa”, Editor Temas e debates, ISBN: 9789896444549.

Pires de Lima, Bernardo (2016) “Portugal e o Atlântico”, Edições Fundação Manuel dos Santos, Lisboa, isbn: 9789898838315.

Pires Neves, João e Rebelo Duarte, António (2013) “A Maritimidade Portuguesa: do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”, Cadernos Navais, nº 44, edições culturais da Marinha, Lisboa.

Pitta e Cunha, Tiago (2004) “A importância estratégica do mar para Portugal”, Nação e Defesa, nº 108 – verão 2004 – 2ª série, pp. 41-52.

Pitta e Cunha, Tiago (2011) “Portugal e o Mar – À redescoberta da Geografia, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Porto de Lisboa (2012) “Cruise Worldwide”, Relatório Estatístico. <http://www.portodelisboa.pt/portal/pls/portal/docs/1/6206051.PDF> (Consulta a 28/12/2017)

Porto de Lisboa (2014) “Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa.”

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDA_DE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO_ESTRATEGICO/PEDPL%20-%20BROCHURA_Portugues.pdf (Consulta a 28/12/2017)

Porto de Lisboa (2016), “Indústria dos Cruzeiros Contribui para a Economia Europeia com 40,95 mil milhões de euros em 2015”

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/CRUZEIROS/NOTICIAS?notid=53194492 (Consulta a 28/12/2017)

Porto de Lisboa (2018) “Relatório Estatístico 2018”
http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/CRUZEIROS/ESTATISTICAS (Consulta a 15/05/2018)

Portugal 2020 (2017) “Conceito e Evolução”
https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/COMUNICACAO/Fyer%20Portugal%202020_vers%C3%A3o_final.pdf (Consulta 19/12/2017)

Portugal 2020 (2017) “Portugal: Objetivos, Desafios e Operacionalização”
<https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/COMUNICACAO/Portugal2020%2019%20Dez%2014.pdf> (Consulta a 21/04/2018)

Pozen, Robert C. (2005) “Mind the gap: can the new Europe over-take the US Economy?”, *Foreign Affairs*, vol.84, No. 2 (Mar – Apr 2005), pp. 8-12.

Raminhas da Silva, Vasco (2003) “Porto de Setúbal: o impacto regional das atividades marítimo-portuárias”, in Figueira de Sousa J. (org. E edit) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa, Instituto de Dinâmica do Espaço, pp. 157-181.

Ribeiro, José M. Félix (1998) “Cenários de longo prazo para o Território do continente. Uma reflexão a propósito do edec”, in *Prospetiva e Planeamento*, nº73/4, pp. 10-71.

Ribeiro, Orlando (1986) “Iniciação em Geografia Humana”, Lisboa, edições João Sá da Costa.

Ribeiro, Orlando (1986) “Portugal – O Mediterrâneo e o Atlântico”, 4ª edição, Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa.

Ribeiro, Tomás (1862) “Jardim da Europa à beira mar plantado”. D. Jaime, ou a denominação de Castela. Lisboa. Ed. Presença.

Salvador, Regina (1999) “Geografia e Economia: um casamento de conveniência”, in *Geoinova - Revista do departamento de Geografia e Planeamento Regional*, nº0, UNL-DGPR, Lisboa, pp. 133-145.

Salvador, Regina (2014) “Maritime clusters evolution. The (not so) strange case of the Portuguese Maritime cluster”, Journal of Maritime Research, Vol XI. No. I pp 53-59.

Salvador, Regina (2018) “Política marítima integrada e crescimento azul na EU”, Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa.

Salvador, Regina (2018) Cátedra Jean Monnet sobre “Política Marítima Integrada da UE e Crescimento Azul” (2017-2020), Universidade Nova de Lisboa.

Salvador, Regina et al. (2012) “O cluster marítimo português: estrutura planeamento e inovação”, Lisboa, E-Geo: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.

Santos, Ana (2015) “Cruise Tourism in Lisbon – Cruise Tourism activity and its impact on the city”, Dissertação de Mestrado, NOVA – School of Business and Economics, Janeiro 2015. https://run.unl.pt/bitstream/10362/15549/1/Santos.A_2015.pdf (Consulta a 25/08/2018)

Santos, Milton (2006) “A natureza do espaço, técnica e tempo, razão e emoção”, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2006. ISBN: 8531407133

Seatrade Cruise Med (2018) “Lisbon Counts Down” <http://seatrade-cruise.aws.ubm-net.com/med/visit/news-and-updates/lisbon-counts-down-seatrade-cruise-med> (Consulta a 28/11/2017)

Silva, Jaime Carlos (2012) “A plataforma continental portuguesa: análise do processo de transformação do potencial estratégico em potencial nacional” Cadernos Navais, nº43, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.

Simões, Abel da Silva (2013) “O e-Planning como instrumento na construção do cluster do mar em Portugal – quantificação, participação e envolvimento dos setores socioeconómicos nacionais”. Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Simões, Abel e Salvador, Regina (2013). “The Portuguese Maritime Mega-cluster: Assessment and Innovation”, Global Advanced Research Journal of Geography and Regional Planning vol. 2(7) October, pp. 148-159.

Sousa, Alfredo B. (1939) “As Operações Contra a Costa e as Expedições Combinadas”, Clube Militar Naval – Lisboa.

Sousa, António R. (2016) “Da Economia Portuguesa no Contexto Internacional” http://www.antoniorebelodesousa.pt/artigos/Da_Economia_portuguesa_no_contexto_internac.VC.pdf (Consulta a 09/02/2018)

Stiglitz, J. (2017) “A Economia Mais Forte do Mundo”, Bertrand Editora, ISBN: 9789722533478.

Sutter, Joe (2007) “Boeing, Frontiers”, Volume VI, Issue II, June 2007 http://www.boeing.com/news/frontiers/archive/2007/june/june07_frontiers.pdf (Consulta a 21/04/2018)

TAP Air Portugal (2017) “Relatório Anual de Gestão (Principais factos) e Contas do Exercício.” <https://www.tapairportugal.com/pt/sobre-nos/relatorios-anuais> (Consulta a 23/01/2018)

Trindade, Bernardo (2010) “Entrevista ao Secretário de Estado do Turismo – XVII Governo Constitucional de Portugal” <https://jornaldoalgarve.pt/bernardo-trindade-considera-que-2010-transmite-imagem-de-esperanca-ao-setor/> (Consulta a 13/03/2018)

Turismo 2020 (2017) “Plano de Ação para o desenvolvimento do Turismo em Portugal”. http://estrategia.turismodeportugal.pt/sites/default/files/Turismo2020_Parte%20I_mercados%20-%20SWOT.pdf (Consulta a 13/03/2017)

Turismo de Portugal (2017) “Estratégia Turismo 2027-Liderar o Turismo do Futuro”. <https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf> (Consulta a 10/11/2017)

Vallbona, M., Costa, M. (2006) “Productos Y Destinos Turísticos Nacionales e Internacionales.”, Madrid: Editorial Síntesis.

Valls, J. (2006) “Gestão Integral de Destinos Turísticos Sustentáveis.” Trad. Cristiano Vasques e Liana Wang. Rio de Janeiro: Editora FGV.

Vargas, J. e J. Intield (2014) “The potential growth impact of structural reforms in the UE. A beach working exercise.” European economy – economic papers, nº 541, european comission.

Vidal de la Blache, Paul (1954) “Princípios de geografia humana”, Lisboa, Edições Cosmos.

Vitorino, Ana P. (2018) “Novo Terminal de Cruzeiros vai trazer mais 100 mil Passageiros a Lisboa”, Rádio Renascença, 10 de novembro de 2017 <https://rr.sapo.pt/noticia/97960/novo-terminal-de-cruzeiros-vai-trazer-mais-100-mil-passageiros-a-lisboa-em-2018> (Consulta a 10/11/2017)

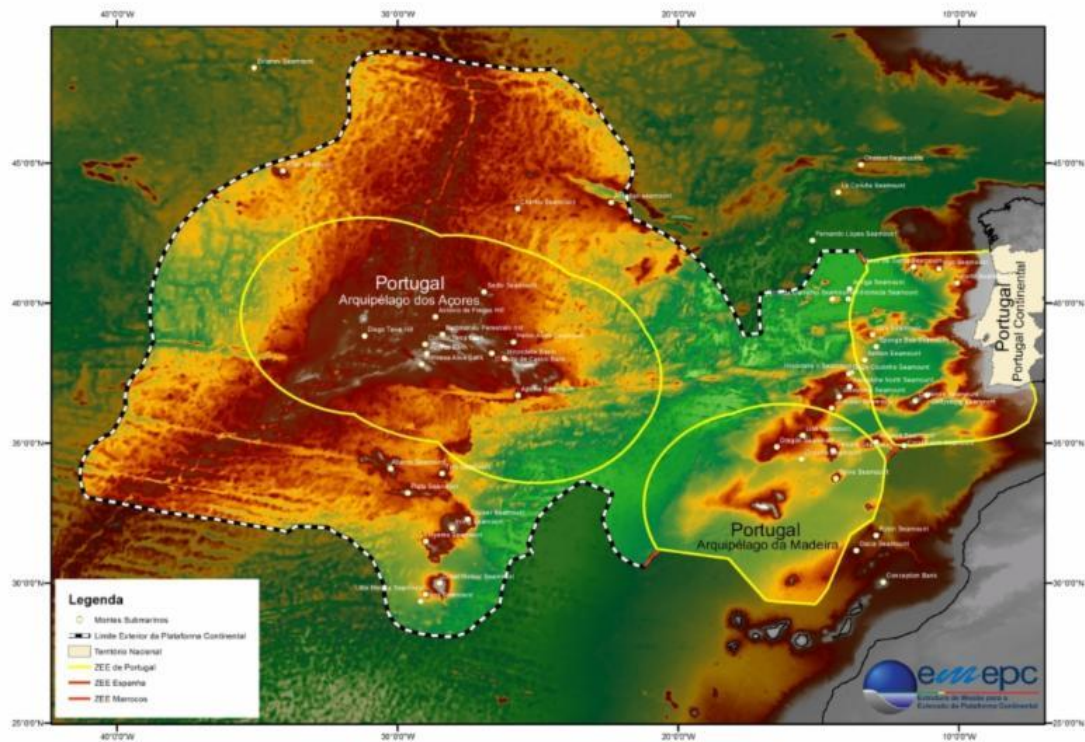
Vitorino, Ana P. (2018). “Turismo Marítimo representa mais de 30% da Economia do Mar em Portugal”, Press Tour, Setembro 2018. <http://www.presstur.com/empresas--negocios/turismo-maritimo-representa-mais-de-30-da-economia-do-mar-em-portugal-2/> (Consulta a 28/11/2017)

WTO (2012) “World Tourism Organization, UNWTO, Asia – Pacific, 2012”, Issue 25. <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwtoapnewsletter25contents.pdf> (Consulta a 23/06/2018)

Yázigi, Eduardo A. (2000) “Turismo: uma Esperança Condicional”, São Paulo, Editora Global.

13. ANEXOS

Anexo 1: Plataforma Continental Portuguesa

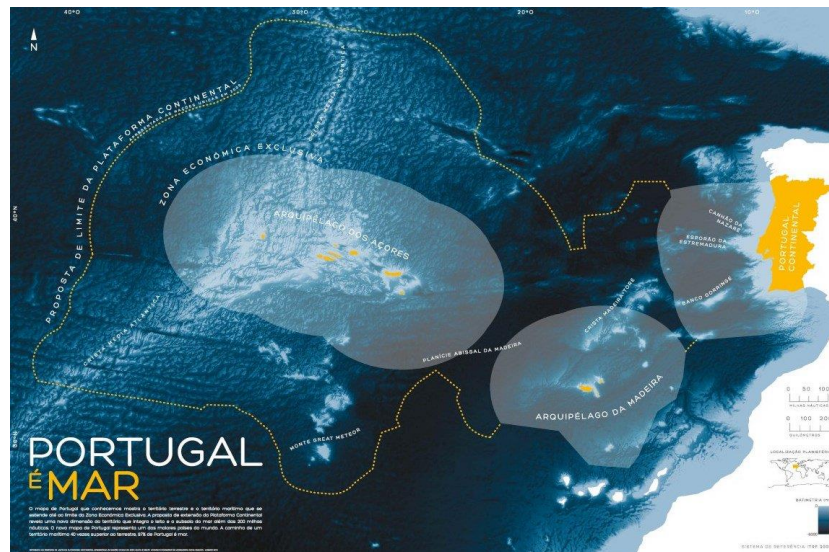


Fonte: GeoPortal/EMEPC

<http://geoportal.cm-oeiras.pt/ver/noticias/conteudos/271>

(Consulta 21/04/2018)

Anexo 2: Proposta de Alargamento da Plataforma Continental Portuguesa para 200 milhas náuticas apresentada nas Nações Unidas.

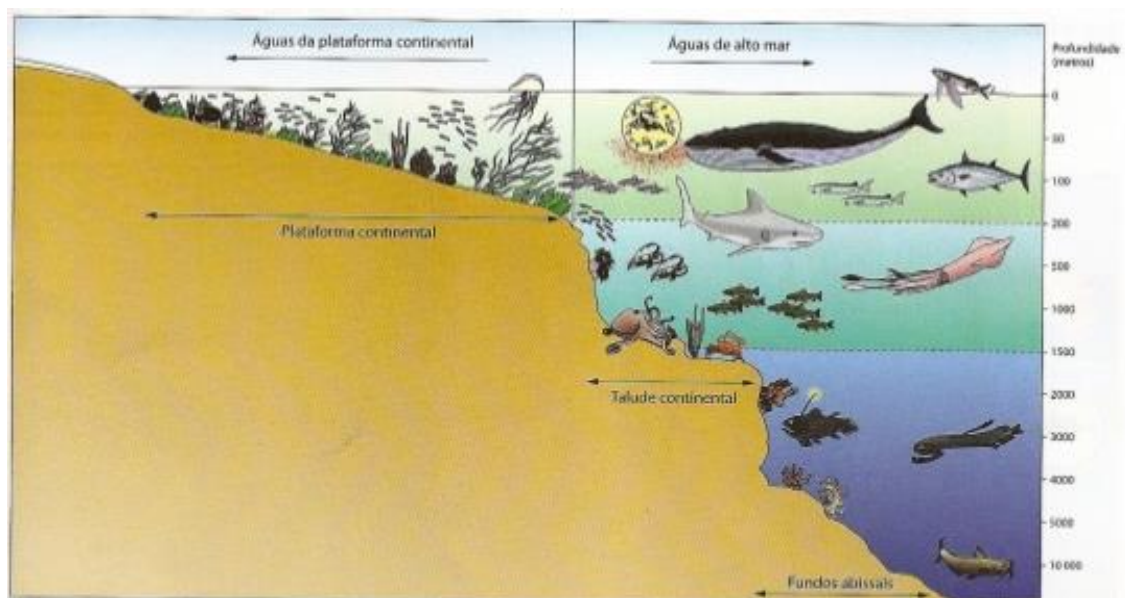


Fonte: Diário de Notícias (2015)

<http://geoportal.cm-oeiras.pt/ver/noticias/conteudos/271>

(Consulta 21/04/2018)

Anexo 3: Exemplo da Plataforma Continental até ao Talude Continental.



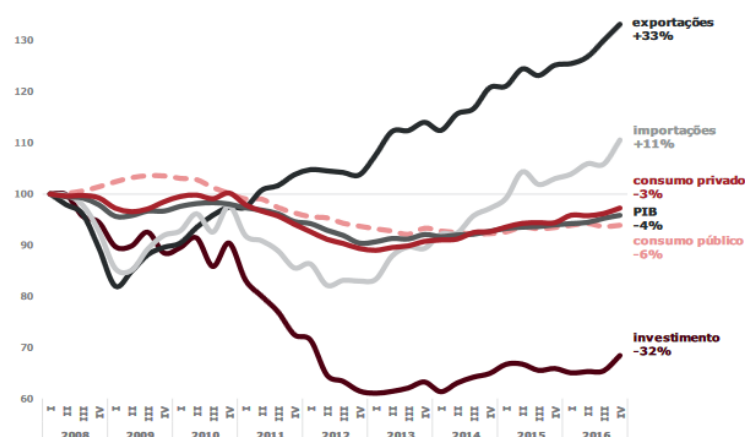
Fonte: GeoPortal/EMEPC

<http://geoportal.cm-oeiras.pt/ver/noticias/conteudos/271>

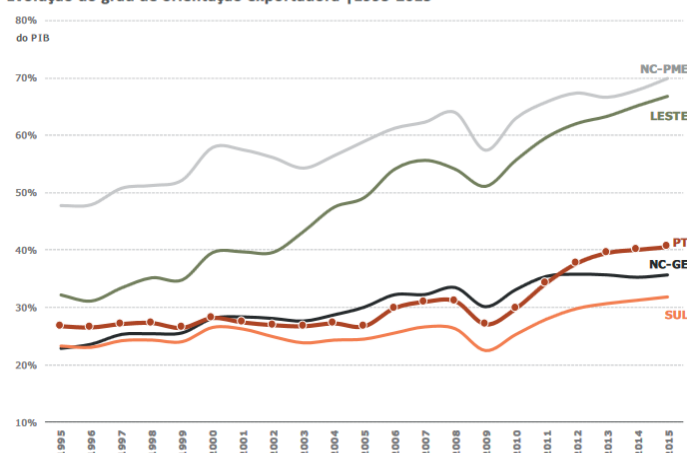
(Consulta 23/04/2018)

Anexo 4: Registo histórico da evolução de setores essenciais da Economia Nacional.

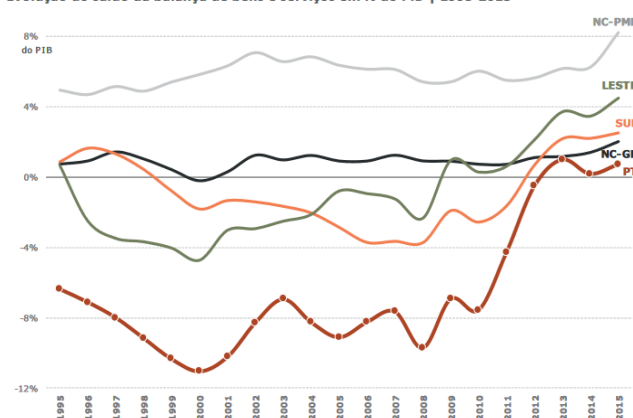
Evolução da oferta e procura agregadas na economia portuguesa | 2008-2016
(1º trimestre 2008 = 100)



Evolução do grau de orientação exportadora | 1995-2015



Evolução do saldo da balança de bens e serviços em % do PIB | 1995-2015



Fonte: Banco Comercial Português, 2015

<https://ind.millenniumbcp.pt/pt/negocios/financiamento/Documents/BrochuraCrescimentoEconomiaPortuguesa.pdf>

(Consulta 18/05/2018)

Anexo 5: Tabela de funções e especialização dos entrevistados

Função	Especialização
António Alverca Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 1876(Registo Nacional dos Agentes de Viagens e Turismo) Data: 22/10/2018	Consultor de viagens: Turismo de Cruzeiros 10 anos de atividade do setor de viagens e turismo, com especial ênfase na venda de Cruzeiros pela Europa com partida de Lisboa.
Dra. Ana Lourenço (Chefe de Divisão de Turismo Marítimo – Cruzeiros) Local da entrevista: Porto de Lisboa – APL Data: 26/10/2018	Turismo Marítimo – Cruzeiros Especialização na área e funções há 15 anos. Atualmente em funções na Administração do Porto de Lisboa – Divisão de Turismo Marítimo Cruzeiros.
Ana Quirino – Viagens El Corte Ingles Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 2084 Data: 19/10/2018	Consultora de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Liliana Ribeiro – Q Viagens Local de Entrevista: Lisboa RNAVT: 4260 Data: 19/10/2018	Consultora de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
João Pedro Conim – Exceltours, Remax Prestige Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 2154 Data: 20/10/2018	Consultor de viagens e turismo, especializado em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Mariana Veríssimo – Bestravel Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 2677 Data: 19/10/2018	Agente de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Dr. Marcelo Pereira – Divisão de Turismo Marítimo – Cruzeiros Local da entrevista: Porto de Lisboa – APL Data: 26/10/2018	Turismo Marítimo – Cruzeiros – Funções na área desde 2004 na operacionalização. Atualmente em funções na Administração do Porto de Lisboa – Divisão de Turismo Marítimo Cruzeiros.
Paula Marquês – Agência Abreu Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 1602 Data: 19/10/2018	Agente de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Rita Rosa – Agência Abreu Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 1602 Data: 19/10/2018	Licenciada em Antropologia pelo ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa – Especialização em Criminalidade e Riscos – Quatro anos de atividade na área de viagens e turismo, com especialidade nas vendas de pacotes de Cruzeiros.
Susana Cruz – Goodluck tours Local da entrevista: Lisboa RNAVT: 3639 Data: 24/10/2018	Consultora e gerente da Goodlucktours, com ampla experiência em Turismo de Cruzeiros, com mais de 15 anos de atividade. Tanto em Cruzeiros que partem desde Portugal

	(principalmente Porto do Funchal e Lisboa) como dos restantes portos europeus.
Paulo Santos – Fly&Love Viagens e Turismo Local da entrevista: Lisboa RNAVt: 6220 Data: 22/10/2018	Agente de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Francisca Poupino – TopAtlântico Local da entrevista: Lisboa RNAVt: 1833 Data: 22/10/2018	Consultora de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.
Ofélia Nunes – Agência Abreu Local da entrevista: Lisboa RNAVt: 1602 Data: 23/10/2018	Consultora de viagens e turismo, especialização em venda de pacotes de Cruzeiros com origem em Portugal e no resto da Europa.

Fonte: Autória Própria, 2018

Anexo 6: Modelo/Guião de entrevista agente de viagens de Cruzeiros

Entrevista

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território – Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota – Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental – Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data

Entrevistado:

Empresa:

Cidade:

Questões:

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?
2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela alguma desistência por parte dos viajantes?
3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha, Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a adotar?
4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?
5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os restantes portos europeus?
6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou de Cruzeiro? E quais as razões?

Anexo 7: Modelo/Guião de entrevista agente de viagens de Cruzeiros

Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data:

Entrevistado:

Empresa:

Cidade:

Questões:

- 1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?**
- 2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros?**
3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?
4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?
5. De inúmeros desafios, qual será na sua opinião o maior desafio para o Turismo em Portugal?
6. Quais as perspectivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?

Anexo 8: Modelo/Guião de entrevista na Divisão de Cruzeiros – Porto de Lisboa
(Doutor Marcelo Pereira)

Entrevista

ADMINISTRAÇÃO PORTO DE LISBOA – DIVISÃO DE TURISMO MARÍTIMO –
CRUISE DEPARTMENT – DOUTOR MARCELO PEREIRA

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa – FCSH em Gestão do Território – Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota – Dissertação sobre Geoeconomia da Plataforma Continental Portuguesa – Turismo de Cruzeiros

1. Quais os principais desafios do Turismo de Cruzeiros em Portugal?
2. Acha que o Turismo de Cruzeiros tem um impacto significativo na económica local e nacional?
3. Com o novo terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia (Lisboa) prevê-se um aumento de Cruzeiros com origem em Lisboa?
4. Quais as projeções em termos de procura e receita?
5. Na sua opinião quais as potencialidades de Portugal no Turismo de Cruzeiros?
6. Acha que o Turismo de Cruzeiros terá um papel cada vez mais importante no setor turístico nacional?
7. Existem portos que já estão a colocar restrições ao Turismo de Cruzeiros, em Veneza por exemplo, e mais recentemente na Croácia. Poderá acontecer algo similar em Lisboa?
8. Quais as perspetivas económicas para o setor do Turismo de Cruzeiros?

Anexo 9: Modelo/Guião de entrevista na Divisão de Cruzeiros – Porto de Lisboa (Dra. Ana Lourenço – Chefe de Divisão de Turismo Marítimo – Cruzeiros)

Entrevista

ADMINISTRAÇÃO PORTO DE LISBOA – DIVISÃO DE TURISMO MARÍTIMO –
CRUISE DEPARTMENT – DR. MARCELO PEREIRA, DRA. ANA LOURENÇO (CHEFE DE
DIVISÃO DE TURISMO MARÍTIMO – CRUZEIROS)

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa – FCSH em Gestão do
Território – Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota – Dissertação
sobre Geoeconomia da Plataforma Continental Portuguesa – Turismo de Cruzeiros

1. Quais os principais desafios do Turismo de Cruzeiros em Portugal?
2. Acha que o Turismo de Cruzeiros tem um impacto significativo na económica local e nacional?
3. Com o novo terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia (Lisboa) prevê-se um aumento de Cruzeiros com origem em Lisboa?
4. Quais as projeções em termos de procura e receita?
5. Na sua opinião quais as potencialidades de Portugal no Turismo de Cruzeiros?
6. Acha que o Turismo de Cruzeiros terá um papel cada vez mais importante no setor turístico nacional?
7. Existem portos que já estão a colocar restrições ao Turismo de Cruzeiros, em Veneza por exemplo, e mais recentemente na Croácia. Poderá acontecer algo similar em Lisboa?
8. Quais as perspetivas económicas para o setor do Turismo de Cruzeiros?
9. Reduzir as taxas portuárias significaria mais competitividade, face a outros portos europeus?

Anexo 10: Resultados das entrevistas aos agentes de viagens de Cruzeiros

Entrevista

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território -
Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre
Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a
atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 24/10/2018
Entrevistado: Susana Cruz (Gerente)
Empresa: Good Luck Tours, Viagens e Turismo, Lda / RNATC 3639
Cidade: Lisboa
Questões:

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?

Neste momento, talvez o maior desafio seja a falta de mais cruzeiros com
rotas de Lisboa e outras escalas. Quase que os
passageiros ficam em pouco tempo em Portugal.

2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela
alguma desistência por parte dos viajantes?

É um facto decisivo que talvez obviamente seja
o passageiro a desistir de uma viagem de cruzeiro
e optar por uma viagem de avião.

3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha,
Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a
adotar?

Penso que a estratégia atual, após que se
bem a necessidade e a consequente melhoria
virão a consolidar. É necessário sobre tudo criar rotas.

4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?

Penso que as ideias que existem
existem alguma possibilidade de as empresas que
possuem opera em Portugal.

5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos
portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os
restantes portos europeus?

As taxas aeroportuárias são muito altas e
ser um impedimento imbatível, que deveria
"servir" para concorre com os países que rotas
europeias.

6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou
de Cruzeiro? E quais as razões?

Os portugueses já estão a aderir em número
significativo aos cruzeiros. A
principal razão deve-se ao
tudo a qual que o cruzeiro
oferece a bordo. Cada vez mais
temendo um impacto maior do turismo
do cruzeiro na nossa economia
e sociedade.



Entrevista

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data

Entrevistado:

Empresa:

Cidade:

Questões:

Paulo Santos.

Fly and Live / Viagens e Turismo

Lisboa

Pres. Dir.
Francisco
Cunha
KNAVI nº 6220

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Maior captação de Cruzeiros "turísticos"
- Esse nome já existe.

2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela alguma desistência por parte dos viajantes?

- Sim, o facto de terem de gastar mais dinheiro para ir a gentes, Barcelona ou Veneza, não é alguma desistência.

3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha, Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a adotar?

- Redução das taxas portuárias por parte dos entes locais.

4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Divulgar um pouco do que já existe e promover mais o destino com também as suas infraestruturas.

5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os restantes portos europeus?

- Sim - (3).

6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou de Cruzeiro? E quais as razões?

- Preferem obviamente as viagens de avião pelas razões:
- Existência de muitos motivos (segurança, conforto).
- 70/30 %. Realizando uma média entre Cruzeiros e avião das vendas.
- Apesar de hoje em dia existir pacotes no avião de passageiros com avião.



Entrevista

José Gonçalves, - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data 24/10/2018
Entrevistado: António Alveira
Empresa: leaving travel / RNAVT:
Cidade: Lisboa
Questões:

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?
Neste momento já não posso falar no mesmo da Paty como destino mas sim pela inteligência do turista.
2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela alguma desistência por parte dos viajantes?
Sem dúvida, por muitos cruzeiros com falha e chegada de Lisboa, há "falta de a. desejo na parte dos clientes a pacotes de cruzeiros."
3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha, Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a adotar?
A estratégia para Lisboa foi adotar as rotas para as empresas de cruzeiros de qualidade em Lisboa. Por exemplo: proximidade do aeroporto, acesso ao clima.
4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?
sobretudo a ideia que o nosso país poderia tornar-se num agente / num polo de bastimento importante a nível europeu.
5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os restantes portos europeus?
Reduzir as taxas para poder competir com os restantes portos europeus. É uma condição do mercado / com muito impacto na economia.
6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou de Cruzeiro? E quais as razões?
- sobretudo porque ainda hoje a maioria dos portugueses existe a noção de que os Cruzeiros são caros. Não é bem assim. Induzir os Cruzeiros mais baratos que podem ser aviação. É uma realidade que tem vindo a mudar.



Entrevista

José Gonçalves – Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data 19/10/2018

Entrevistado:

Empresa:

Cidade:

Questões:

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Promoção / Marketing
- Competência / Feitas,

2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela alguma desistência por parte dos viajantes?

Não acho que seja um motivo de desistência. Nos próximos anos o turismo de cruzeiros em Portugal irá sofrer um "boom".

3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha, Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a adotar?

- Redução das taxas aeroportuárias
- Ponto de chegada de cruzeiros, como este novo terminal de cruzeiros de Santa Apolónia.

4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Mais cruzeiros a sair de Lisboa e a chegar.

5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os restantes portos europeus?

- Redução de taxas.
- A diversidade do país, neste momento de crise e bastante diversificada não será a grande questão.

6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou de Cruzeiro? E quais as razões?

- Apesar do mercado de cruzeiros estar em alta, continuam a preferir viagens de avião. No entanto, isso está a mudar.

4. Exemplo: Há cruzeiros que começam em Lisboa e terminam em Gênova. E o aeroporto de Gênova não é assim tão bom, logo requer transfer até Lisboa.



Página 2

Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data:

Entrevistado: *Liliana Ribeiro.*
Empresa: *G Vilgova - Aveiro / RNAVT : 42 60*
Cidade: *Lisboa*

Questões:

1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?

- Muito; no passado o Cruzeiro era apenas para a terceira idade. Hoje em dia temos cruzeiros para todas as faixas etárias. É uma realidade que tem vindo a mudar ao longo dos anos.

2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros?

Mais turismo, desenvolvimento económico,

3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?

- Naturalmente é possível que haja essa mudança.

4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?

Nos últimos anos a realidade tem vindo a mudar.

5. De inúmeros desafios, qual será na sua opinião o maior desafio para o Turismo em Portugal?

- Infraestruturas. Gestão de Bije. 80% / 20% Avião / Cruzeiros.

6. Quais as perspectivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?

*- Perspectiva de futuro no Turismo
- A perspectiva de crescimento no turismo de Cruzeiros em Portugal são boas até porque a cada vez mais empresas com por exemplo; Norwegian Cruises.
- Pullman-tour por exemplo é a única que oferece tudo incluído.*



Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 19/10/2018

Entrevistado: Ara Guirino

Empresa: Viagens El conte ingles / Av. de Roma / R.N.A.V. 2084

Cidade: Lisboa

Questões:

- Royal Caribbean já nos informou (ME & AIR Grupo) que não refugou a operação em Portugal nos próximos anos devido a construção do novo terminal.
1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?

- A hipótese de termos mais cruzeiros em Lisboa.
- Existe "formação" por parte dos operadores que nos próximos anos não deixará a sua operação em Lisboa.
- Possibilidade de termos mais cruzeiros de origem "Transatlântica" em Portugal, nomeadamente Lisboa.

2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros?

- crescimento económico
- postos de trabalho - Avaliação do mercado - mais competitividade.

3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?

sem dúvida hoje em dia aumentou a procura do Turismo de Cruzeiros.
- falta de conhecimento. A indústria de cruzeiros não está tão desenvolvida.

4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?

Essencialmente adaptar-se às novas tecnologias, divulgação.

6. Quais as perspectivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?

Mudanças: Equilibrar os bens vs. com os serviços basicamente especula-se que os bens se refletem nos serviços.

Perspectivas Turismo de Cruzeiros: em crescimento e expansão.

Ps: Visitas aos cruzeiros tem vindo a obter os clientes.

Ps2: MSC é a companhia mais vendida em Portugal.



Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 19/10/2018

Entrevistado: Nandere Veríssimo

Empresa: Best Treve / Av. João KNAVT 26 77

Cidade: Lisboa.

Questões:

1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?

- Sim, neste momento é um setor em crescimento.

2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros? - Crescimento económico, emprego.

3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?

Penso que neste momento não (a sociedade vai precisar).

4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?

- Como antigamente as pessoas pensavam que o cruzeiro era caro.

5. De inúmeros desafios, qual será na sua opinião o maior desafio para o Turismo em Portugal?

- Não sei responder. Depende de qual setor.

6. Quais as perspetivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Crescimento tanto a curto e médio prazo. que avança o setor.

- Neste momento as pessoas cruzam com a saúde de Lisboa tem um ocupação acima dos 90%.

- Os portugueses cada vez mais estão a aderir ao Turismo de Cruzeiros.



Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 19/10/2018

Entrevistado: Rita Rosa
Empresa: Agência Abreu
Cidade: Lisboa

/com no pequeno RNAV: 1602.

Questões:

1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?

- Completamente, é um setor em crescimento e cada vez mais desmistificado de que é somente para a terceira idade. Nos próximos anos teremos mais cruzeiros "fun and" Lisboa-Lisboa. O maior fator do crescimento será certamente a cruzeiros que comecem em Lisboa.

2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros?

- Papel de compra por parte dos turistas, porque não pagam os impostos. Estimula a economia/emprego.

3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?

- Geração de turismo por parte de turistas que vêm a mudar de vida de negócios/falta de vida do interior após o Natal.

4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?

- Não é uma questão de preço, mas de tempo. Não é uma questão de preço, mas de tempo.

5. De inúmeros desafios, qual será na sua opinião o maior desafio para o Turismo em Portugal?

- Não é uma questão de preço, mas de tempo. Não é uma questão de preço, mas de tempo.

6. Quais as perspectivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Crescimento / Ainda em crescimento adaptar-se às novas experiências.

- Especificação do turismo e do alojamento aos novos turistas com locais.

- Particularmente na moda, todas as modas são adequadas.

4. Estigma com o mar / Estigma de idade que tem vindo a ser ultrapassado / Acura dos reclus.

Gauzino tem a capacidade de colocar numa cidade quem não vai, quem não vai, quem não vai. 5000 pessoas no Navio.



Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 19/10/2018
Entrevistado: Francisca Poupino (Agente de vendas)
Empresa: Top Atlantic / Av. de Roma / RNAT: 1833
Cidade: Lisboa
Questões:

1. Qual o maior desafio neste momento do Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- O maior desafio é promover as paradas de Lisboa
- Repetição de destinos no mediterrâneo.

2. A questão de Portugal ainda não se destacar no mercado com portos "turnaround" revela alguma desistência por parte dos viajantes?

- Falta de escolha de destinos
- Os únicos destinos mais apelativos tanto momentaneamente como em termos de logística continuam a ser os mediterrâneos

3. A origem da maioria dos Cruzeiros, passa por portos como Barcelona, Veneza, Marselha, Génova, Roma, entre outros. Para contrariar esta dinâmica, qual seria a melhor estratégia a adotar?

- Melhor publicidade e promoção do porto de Lisboa
- Versatilidade itinerários / outro tipo de destino

4. Que ideias poderão surgir para promover o Turismo de Cruzeiros em Portugal?

- Marketing / Promoção / competitividade do porto de Lisboa
- Portugal é mais barato do que outros mercados, e a maioria dos portugueses gosta de viajar relativamente a outros mercados

5. O que falta para as companhias de Cruzeiros terem uma maior aderência aos portos portugueses? Reduzir as taxas aeroportuárias em vigor com o intuito de competir com os restantes portos europeus?

- Poder ser uma solução, no entanto não são os únicos fatores que Lisboa irá perder competitividade na Europa.

6. Na opinião de agente de vendas, os portugueses continuam a preferir as viagens de avião ou de Cruzeiro? E quais as razões?

- Inexistência de programas apelativos com saída de Lisboa
- Mercado espacial ainda por explorar
- Um setor de sociedade que apenas se dá a viajar / fazer turismo de cruzeiro.



Entrevista

José Gonçalves - Aluno de Mestrado na Universidade Nova de Lisboa - FCSH em Gestão do Território - Especialização em Sistemas de Informação Geográfica e Detecção Remota - Dissertação Sobre Geoeconomia da Plataforma Continental - Turismo de Cruzeiros

A presente entrevista tem como alvo agentes, entidades e operadores turísticos que desenvolvam a atividade de Turismo de Cruzeiros em Portugal

Data: 22/10/2018

Entrevistado: *Ofélia Nunes*

Empresa: *Agência Abreu (Praça de Londres)*

Cidade: *Lisboa*

Questões:

1. Nos últimos anos o Turismo de Cruzeiros em Portugal tem sido protagonista de vários debates, principalmente com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa. Acha que é um setor em crescimento em Portugal?

*- Setor em crescimento, cada vez mais portugueses a comprar pacotes de cruzeiros.
- Esse crescimento deve-se sobretudo ao crescimento económico, acesso à internet ajuda a divulgação do produto / Acesso à internet ajuda os clientes a pesquisar / consultar.*

2. Na sua opinião quais as principais vantagens para o nosso país com o crescimento do Turismo de Cruzeiros?

*- Empregabilidade - Promover mais comércio à volta do Terminal de Cruzeiros neste caso o Terminal de Sta. Apolónia.
- Sim, mas é necessário ter mais cruzeiros ancorados em Lisboa.
3. Poderá o Turismo de Cruzeiros mudar o paradigma do Turismo em Portugal?
4. Qual a principal razão pela qual os portugueses optam por viajar de avião e não de Cruzeiro?
5. De inúmeros desafios, qual será na sua opinião o maior desafio para o Turismo em Portugal?
6. Quais as perspectivas de crescimento tanto no Turismo, como no Turismo de Cruzeiros em Portugal?*

- Neste momento, as perspectivas são de crescimento, isto porque tem cada vez mais pessoas a favorecer-se os próprios agentes de viagens, com recurso à internet e aplicações de viagens como sites e apps. No entanto até hoje não há uma aplicação dedicada para adquirir pacotes de cruzeiros.

